З Днем Великої Перемоги!

Крила України

На варті неба України!

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№19 (682) 1 – 10 травня 2013 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Фото Андрія Агєєва.

“Поклонимся великим тем годам”

8-9 стор.

Озерянська “візитка” знову на Хрещатику!

10 стор.

Почесним громадянам...

До Дня Перемоги у Вінниці відкрито меморіальну дошку на будинку по вулиці 40-річчя Перемоги, де протягом багатьох років мешкав почесний громадянин міста, Герой Радянського Союзу генерал-майор Микола Сищиков.

Льотчик-бомбардувальник, він пройшов важкий шлях повітряними дорогами війни, був збитий, витримав катування у фашистських таборах, а згодом – принизливі допити й недовіру з боку СМЕРШ... І попри все льотчик-Герой повернувся до строю і ще чимало років служив у Радянській армії, передаючи свій багатий бойовий досвід молодшим товаришам.

Шлях в небо для Миколи Сищикова розпочався у 1934 році, коли він влаштувався токарем на авіазавод. Згодом – аероклуб, курси мотористів і робота у технічній службі аероклубу. А наприкінці тридцятих років він став курсантом Сталінградського військового авіаційного училища льотчиків.

Закінчення на 2 стор.

Важкий бомбардувальник Пе-8 (ТБ-7, АНТ-42) (1936 р.)

Пе-8 створений конструкторською бригадою В.Петлякова під керівництвом А.Туполєва. Літак був вільнонесучим середньопланом суцільнометалевої конструкції. Єдиний важкий (стратегічний) бомбардувальник авіації дальньої дії СРСР для нанесення бомбових ударів по глибоких тилах супротивника. Не отримав широкого розвитку через відсутність надійних потужних двигунів.

ТТХ Пе-8

Екіпаж – 8-12 осіб; двигуни – 4хАМ-35А, 880 кВт; розмах крила – 39,1 м; довжина – 23,6 м, площа крила – 188,7 кв.м; злітна вага – 32000 кг; вага порожньої машини – 18000 кг; максимальна швидкість – 440 км/год; крейсерська швидкість – 340 км/год; стеля – 11000 м. Озброєння складалося з двох 7,62-мм кулеметів ШКАС, двох 12,7-мм кулеметів УБТ, двох 20-мм гармат ШВАК, 2000-4000 кг бомб. Дальність польоту з двома тоннами бомб при повному заправленні баків складала: з двигунами АМ-35А – 3600 км, із М-40 або М-30 – 5460 км, із М-82 – 5800 км.

Важкий бомбардувальник ТБ-3 (АНТ-6) (1930 р.)

Кращий важкий суцільнометалевий бомбардувальник початку і середини 30-х років, створений колективом конструкторів на чолі з А.Туполєвим. Це перший у світі чотиридвигуновий несучий моноплан із двигунами, встановленими в ряд за розмахом у передній частині крила. До початку Великої Вітчизняної війни ТБ-3 як бомбардувальник уже, безумовно, застарів, хоча в частинах цих літаків залишалося досить багато (516 машин).

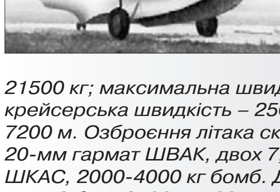
ТТХ ТБ-3

Екіпаж – 8 осіб; двигуни – 4хМ-17Ф; розмах крила – 39,5 м; довжина літака – 24,4 м; висота – 8,5 м; площа крила – 230 кв.м; злітна вага – 17047 кг; максимальна швидкість – 282 км/год; стеля – 3600 м. Озброєння літака складалося з п'яти 7,62-мм кулеметів ШКАС, до 4000 кг бомб. Дальність польоту ТБ-3 була 2470 км.

Літаючий човен МТБ-2 (АНТ-44) (1937 р.)

МТБ-2 – перший і останній чотиримоторний суцільнометалевий літаючий човен-амфібія (сконструйований під керівництвом А.Туполєва) – побудований за класичною схемою. Широкого застосування човен не отримав. Під час Великої Вітчизняної війни застосовувався на Чорному морі.

ТТХ МТБ-2А



Екіпаж – 4-5 осіб; двигуни – 4хМ-87; розмах крила – 37 м; довжина літака – 24 м; висота – 9 м; площа крила – 144,7 кв.м; злітна вага – 21500 кг; максимальна швидкість – 350 км/год; крейсерська швидкість – 250 км/год; стеля – 7200 м. Озброєння літака складалося з двох 20-мм гармат ШВАК, двох 7,62-мм кулеметів ШКАС, 2000-4000 кг бомб. Дальність польоту МТБ-2 була 2500– 4500 км. Всього побудовано 2 літаки.

Дальній бомбардувальник Єр-2 (1940 р.)

Єдиний в історії світової авіації дизельний дальній бомбардувальник, який будувався великою серією і брав активну участь у боях. Літак створено на базі літака "Сталь-7" конструкції Р.Бартіні авіаконструктором В.Єрмолаєвим. Машина застосовувалася з перших днів війни.

ТТХ Єр-2

Екіпаж – 4 особи; двигуни – 2хМ-105, 770 кВт; злітна вага – 11300-13700 кг; максимальна швидкість – 445 км/год; крейсерська швидкість – 380 км/год; стеля – 7500 м, максимальна дальність – 3000-4500 км. Озброєння літака складалося з однієї 20-мм гармати, двох 12,7-мм кулеметів УБК, максимальне бомбове навантаження сягало 5000 кг. Випускався в шести модифікаціях. Разом із модифікаціями побудовано 462 літаки.

Дорогі ветерани та учасники Великої Вітчизняної війни!

Від усієї душі вітаю вас з Днем Великої Перемоги!

Це свято є символом величі духу і мужності людей, що пройшли вогненними дорогами війни.

Сьогодні ми вшановуємо світлу пам'ять ветеранів, які своїми подвигами на фронті і на виробництві наблизили перемогу і віддали життя на захист Вітчизни.

Ми вшановуємо тих, хто пережив роки окупації та концтаборів, хто піднімав з руїн і відновлював рідний край.

Шановні ветерани та учасники Великої Вітчизняної війни! З хвилюванням у серці схиляємося перед вашим подвигом.

Щиро вітаю всіх, хто сьогодні продовжує почесну справу захисників Вітчизни, забезпечує військову міць і обороноздатність Української держави.

Найбільш спустошлива і виснажлива світова війна двічі пройшла територією України. У кожну українську родину вона принесла біль втрати.

Пам'ять зобов'язує нас цінувати те, за що воїни-переможці проливали кров, за що віддавали свої життя у протистоянні з фашизмом.

Український народ заплатив високу ціну за Перемогу. Мільйони наших співвітчизників поклали голови у боях з ворогом, загинули в концентраційних і трудових таборах.

Нинішні захисники Вітчизни виховуються на прикладах мужності і стійкості героїв Великої Вітчизняної війни.

Створення якісно нової, професійної української армії є виконанням нашого основного боргу, даниною поваги і пошани воїнам-переможцям.

У день 68-ї річниці Великої Перемоги бажаю всім міцного здоров'я, щастя, благополуччя та злагоди!

Нехай на нашій благословенній землі завжди панують мир і добро!

Міністр оборони України Павло Лебедєв.

Дорогі ветерани Великої Вітчизняної війни! Товариші генерали, офіцери, сержанти, солдати, працівники Збройних Сил України!

Щиро вітаю Вас, Ваших рідних та близьких з нагоди 68-ї річниці Перемоги у Великій Вітчизняній війні!

У День Перемоги ми низько схиляємо голови перед тими, хто захищав Батьківщину, самовіддано боровся з жорстокими агресорами. У цей знаменний день ми вшановуємо світлу пам'ять тих, хто ціною власного життя здобув Велику Перемогу. Наш земний уклін усім, хто пережив роки окупації та пекло концтаборів, хто піднімав з руїн і відроджував рідний край.

Для нинішнього покоління захисників незалежної України подвиг воїнів-фронтовиків є натхненним прикладом честі і військової доблесті, вірності Батьківщині та військовому обов'язку. Пам'ятаючи ціну та велич Перемоги 1945 року, особовий склад Повітряних Сил Збройних Сил України гідно продовжує славні традиції ветеранів-фронтовиків, надійно і непорушно стоїть на сторожі мирного неба незалежної України, з честю виконує поставлені завдання.

З нагоди 68-ї річниці Великої Перемоги бажаю всім ветеранам – мужнім фронтовикам і невтомним працівникам тилу, всім, хто пережив страшні роки воєнного лихоліття, всьому особовому складу Повітряних Сил Збройних Сил України доброго здоров'я, щастя, добробуту, мирного неба над нашою Україною!

З повагою

Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Юрій Байдак.

ВШАНУВАННЯ

Почесним громадянам...

Закінчення. Початок на 1 стор.

Освоївши літаки По-2, Р-5, Р-10 та І-16, молодший лейтенант Сищиков з товаришами потрапив служити у 32-й винищувальний авіаполк, що дислокувався на Далекому Сході. А навесні 1941 року молодого льотчика було переведено до 250-го важкобомбардувального полку, у складі якого він і зустрів початок війни.

У діючій армії – з кінця червня 1941 року. З березня 1942 року – у складі АДД – Авіації дальньої дії. А у березні 1943 року командир корабля Лі-2 старший лейтенант Сищиков і його штурман були визнані гідними вищої урядової нагороди – звання Героя Радянського Союзу.

У вересні 1943 року під час виконання бойового завдання в небі над Кримом літак старшого лейтенанта Миколи Сищикова був збитий. Наступні півтора роки були для радянського офіцера часом поневірянь та великого лиха у полоні. Табори у Кривому Розі, польській Лодзі, згодом – у Чехії... Коли до містечка, в якому знаходився табір, вже наближалися радянські війська, полонені влаштували масову втечу.

Після довгих і неприємних допитів у СМЕРШ Героя Радянського Союзу Миколу Сищикова направили на час перевірки до запасного авіаполку, що базувався в Уфі. І лише за кілька місяців його повернули в рідний полк, що перелетів на той час у Вінницю.

За роки Великої Вітчизняної війни здійснив близько 260 бойових вильотів, більшість з них у ночі, у повітряних боях збив 1 ворожий літак МЕ-109, знищив 5 складів з пальним, 3 склади з боєприпасами, 10 точок зенітної артилерії, 13 залізничних вузлів, 5 водних переправ та багато живої сили ворога.

Звільнившись у 1959 році у відставку, Микола Сергійович протягом багатьох десятиліть брав активну участь у суспільному житті міста й у військово-патріотичній роботі. Щороку генерал-Герой був бажаним гостем у рідній частині, в Командуванні Військово-Повітряних, а згодом – Повітряних Сил

За значний особистий внесок у справі захисту Батьківщини, мужність і героїзм, проявлені при бомбардуванні військово-промислових об'єктів, залізничних вузлів та аеродромів в глибокому тилу ворога, його живої сили і техніки на передній лінії фронту в роки Великої Вітчизняної війни, та з метою підвищення рівня військово-патріотичного виховання особового складу військових частин і підрозділів Повітряних Сил Збройних Сил України наказом Міністра оборони України № 101 від 23 березня 2007 року Героя Радянського Союзу генерал-майора авіації у відставці Сищикова Миколу Сергійовича зараховано почесним солдатом військової частини А1231.

Не стало Героя 16 лютого 2012 року, він пішов у вічність на 95-му році життя...

7 травня, напередодні святкування 68-ї річниці Перемоги, за участю керівництва міста, представників командування Вінницького гарнізону, ветеранів Великої Вітчизняної війни та Збройних Сил, представників громадських організацій та громадськості міста на будинку, де мешкав Герой, було відкрито меморіальну дошку.

Цього ж дня на іншому вінницькому будинку встановили меморіальну дошку на честь Героя Радянського Союзу підполковника Федора Бруя, який став першим після визволення Вінниці військовим комендантом міста.

До 1944 року майор Бруй воював на Південно-Західному, Воронезькому, 1-му Українському фронтах, був 6 разів поранений, брав участь в обороні міста Воронеж, в боях на Верейських висотах, у Воронізько-Касторненській операції, в боях на Курській дузі, у визволенні Лівобережної України та форсуванні Дніпра. Батальйон, яким командував майор Бруй, з 25 по 28 вересня 1943 на підступах до Києва звільнив від гітлерівців кілька населених пунктів і успішно дійшов до Дніпра. Указом Президії Верховної Ради СРСР від 29 жовтня 1943 року за зразкове виконання бойових завдань командування на фронті боротьби з німецько-фашистськими загарбниками і проявлені при цьому мужність і героїзм майору Бруєві Федору Пилиповичу присвоєно звання Героя Радянського Союзу з врученням ордена Леніна і медалі "Золота Зірка".

Олексій Тригуб.
Фото Юрія Ігната.

ПАМ'ЯТАЄМО

Пам'ять про героїв жива і житиме вічно

У минулому номері нашої газети ми писали про відновлення пам'ятника льотчикам, котрі загинули в роки Великої Вітчизняної війни поблизу села Вінницькі Ставки, що на Київщині, колишніми військовослужбовцями, а нині співробітниками авіаційно-технічного комплексу авіакомпанії "Росьавіа".

Напередодні святкування Дня Перемоги військовослужбовці запасу на чолі з очільником авіаційно-технічного комплексу авіакомпанії "Росьавіа" з полковником запасу Олександром Супрунцем знову відвідали відновлений ними монумент. До підніжжя обеліска вони поклали квіти в знак пам'яті про загиблих та шани живих ветеранів тієї страшної війни.

– Як ми й обіцяли, про монумент ми не забули, впорядкувавши його, – говорить полковник запасу Олександр Супрунець. – Напередодні річниці Перемоги наші співробітники вкотре прийшли до пам'ятника. Наша увага до монумента – це свідчення пам'яті прийдешніх поколінь про тих, хто в роки Великої Вітчизняної не жалів свого життя, бороняти рідну землю від ворога.

Віктор Гедз. "Крила України".
Фото з архіву АТК авіакомпанії "Росьавіа".

ПОЗИЦІЯ

Президент вимагає збільшити виплати "чорнобильцям"

Президент України Віктор Янукович вимагає від Кабінету Міністрів збільшити фінансування програм соціального і медичного захисту громадян, постраждалих внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС.

Під час зустрічі з трудовим колективом Державного спеціалізованого підприємства "Чорнобильська АЕС" Глава держави повідомив, що цього року з державного бюджету на соціальні виплати "чорнобильцям" має бути виділено 2 мільярди 623 мільйони гривень, що тільки на 1 відсоток більше, ніж торік, а на лікування – лише 50 мільйонів гривень.

– Мене такі цифри категорично не задовольняють. Тому вимагаю від Уряду винайти можливість суттєво збільшити державні виплати на соціальний і медичний захист громадян України, які постраждали від Чорнобильської катастрофи, – сказав Віктор Янукович.

Президент підкреслив, що державна допомога має надаватися виключно тим, хто дійсно її потребує і має на це законне право. Тому Глава держави доручив профільним органам центральної влади провести ретельну перевірку списків осіб, які її отримують.

АЛЕЯ СЛАВИ

Микола Азаров відкрив пам'ятники Георгію Береговому та Амет-Хану Султану

Прем'єр-міністр Микола Азаров узяв участь в урочистому відкритті пам'ятників двічі Героям Радянського Союзу Георгію Береговому та Амет-Хану Султану у столичному Парку Вічної Слави. Про це повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю секретаріату КМУ.

– Ці два пам'ятники відкривають Алею героїв Великої Вітчизняної війни. Вони стоять поруч із пам'ятником тричі Герою Радянського Союзу Івану Кожедубу. Поруч з ними будуть відкриті пам'ятники видатним танкістам, піхотинцям, партизанам, і до 70-річчя звільнення Києва від німецько-фашистських загарбників буде створена перша черга Алеї воїнської слави, – сказав Глава Уряду.

Микола Азаров підкреслив, що будівництво Алеї воїнської слави у столиці буде повністю завершено до початку 2015 року – напередодні 70-річчя Перемоги у ВВВ. Він додав, що необхідно виховувати дітей і молодь на прикладах героїчних співвітчизників: "Жоден з героїв не буде забутий, і на прикладі цих героїв виховуватимуться найкращі якості, які вкрай необхідні нам зараз: патріотизм, любов до вітчизни, готовність до самопожертви – те, чого, на жаль, останнім часом у нас дуже мало".

Він закликав органи влади на місцях брати приклад з Києва і створювати подібні меморіали у регіонах. Планується, що на цій Алеї буде встановлено 14 бюстів учасників Великої Вітчизняної війни – двічі Героїв Радянського Союзу, які народилися, проживали чи поховані на території України, брали участь у звільненні нашої країни від фашистських загарбників.

ПРОЕКТИ

ПАТ "Мотор Січ" розпочало реалізацію проекту створення середнього вертольота

ПАТ "Мотор Січ" розпочало реалізацію початкової стадії проекту зі створення середнього вертольота злітною масою 5-6 тонн, який носить робочу назву МСБ-6 "Отаман". Про це повідомляє "Інтерфакс-Україна" з посиланням на керівництво компанії.

Сертифікацію МСБ-6 "Отаман" підприємство планує забезпечити через два роки. Орієнтовна вартість вертольота складе близько $6 млн.

Інвестиції ПАТ "Мотор Січ" у підготовку серійного виробництва легких вертольотів у рамках реалізації державних програм вертольотобудування на сьогодні склали майже $30 млн. Всього ж планується витратити на розвиток проекту будівництва легких і середніх вертольотів близько $150 млн.

В ОДНОМУ СТРОЮ

Росіяни завітають до Харкова на День Перемоги

Понад 1000 військовослужбовців Харківського військового гарнізону пройдуть урочистим маршем харківськими вулицями 9 травня на честь Дня Перемоги.

За словами головних організаторів урочистостей, до захисників Вітчизни, які служать в регіоні, приєднаються й військовослужбовці парашутно-десантної бригади 6-го армійського корпусу, курсанти та офіцери Академії Військово-Морських Сил імені Павла Нахімова, Академії Сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного. Також харків'яни побачать військовослужбовців однієї з військових частин Збройних сил Російської Федерації, яка брала участь у визволенні Харкова від німецько-фашистських загарбників 70 років тому.

У Харківському університеті Повітряних сил імені Івана Кожедуба ведеться активна підготовка до заходів, пов'язаних із святкуванням річниці Великої Перемоги. Понад 500 курсантів вузу щоденно тренуються у стройовому вишколі. Також у заході візьмуть участь понад 180 офіцерів університету. Відповідає за підготовку вузу до урочистостей виконуючий обов'язки начальника університету військовий льотчик 1-го класу полковник Андрій Алімпієв.

– Нами ведеться копітка робота щодо підготовки особового складу університету до участі в урочистому проходженні майданом Свободи. Від видового вузу буде представлено чотири парадні підрозділи. На цьому рубежі підготовки ми робимо головний акцент на стройовому вишколі курсантів та офіцерів. Окрім цього, наші курсанти-авіатори візьмуть участь у покладанні квітів на Меморіалі Слави та в інших місцях регіону, – розповів офіцер.

Слід зазначити, що у святковий день поблизу майдану Свободи будуть розміщені зразки бойової техніки і озброєння, які знаходяться у військових частинах. Окреме місце виділять й бронетехніці Харківського конструкторського бюро машинобудування імені О.Морозова.

Дмитро Чалий.
м. Харків.
Фото автора.

На вас чекають регіональні громадські приймальні Міністра оборони України

Регіональні громадські приймальні Міністра оборони України надають безкоштовну, висококваліфіковану, ефективну правову допомогу військовослужбовцям Збройних Сил України, звільненим у запас або відставку, членам їхніх сімей та іншим громадянам, які звертаються для вирішення питань безпосередньо до керівника оборонного відомства.

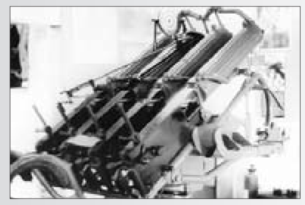
Звертайтеся за адресами:

- **м. Київ**, вул. Шамрила, 19 кім. 108; контактний телефон: **(044) 456-11-05**. Керівник РГП МОУ — старший лейтенант Заводський Олег Вікторович
- **м. Донецьк**, вул. Буслаєва, 26А, кім. 406; контактний телефон: **(062) 332-41-32**. Керівник РГП МОУ — Кореняко Ольга Володимирівна
- **м. Львів**, вул. Івана Франка, 25; контактний телефон: **(032) 260-27-20**. Керівник РГП МОУ — майор Сибірякова Алла Валеріївна
- **м. Севастополь**, вул. Маршала Крилова, 17, кім. 347; контактний телефон: **(0692) 42-82-62**. Керівник РГП МОУ полковник Безпалий Артур Анатолійович
- **м. Чернігів**, вул. Гетьмана Полуботка, 68; контактний телефон: **(04622) 3-27-91**. Керівник РГП МОУ — майор Лотоцький Анатолій Романович

Техніка ППО у Великій Вітчизняній

7,62-мм зчетверений зенітний кулеметний пристрій "Максим"

1931 року конструктор М.Ф.Токарев створив зчетверений зенітний кулеметний пристрій "Максим", який монтувався на автомашині. Він призначався для боротьби з пікіруючими та низьколітаючими літаками і являв собою автоматичну зброю, що складалася з чотирьох зенітних кулеметів "Максим", змонтованих на спеціальному станку. Практична швидкострільність одного ствола складала 300 пострілів, а зчетвереного пристрою – 1200 пострілів на хвилину. Взвод ППО стрілецького полку в складі чотирьох 7,62-мм зчетверених зенітних кулеметних пристроїв зразка 1931 року поклав початок створенню полкових засобів ППО. Зенітні кулемети використовувалися переважно для прикриття заводів, електростанцій, вокзалів, державних установ. В цілому ефективність вогню зенітних кулеметів була невеликою. На збитий літак витрачалося в середньому до 10000 патронів.



Технічні характеристики: калібр – 7,62-мм; початкова швидкість кулі – 805 м/сек; практична швидкострільність – 1200 постр/хв; найбільший кут піднесення – 85°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 180 кг; досяжність по висоті – 2000 м; найбільша дальність стрільби – 2700 м.

12,7-мм крупнокаліберний кулемет ДШК зразка 1938 року

У 1938 році конструктори В.О.Дегтярьов і Г.С.Шпагін розробили 12,7-мм крупнокаліберний кулемет ДШК, який за бойовими можливостями майже в півтора рази мав перевагу над пристроєм "Максим". Чудовими якостями нового кулемета було те, що якщо переведення зчетвереного пристрою в готовність до стрільби займало 5-8 хвилин, то тут на цю операцію йшло всього 26 секунд. Кулемет ДШК став модернізацією кулемета ДК зразка 1930 року і в комплексі з радянським патроном 12,7 х 108 став найбільш потужною зброєю в своєму калібрі. Патрон знаходиться на озброєнні і зараз. Основне призначення кулемета на станку – боротьба з літаками на дальностях до 2000-2400 м. Для стрільби по повітряних цілях використовувалися спеціальні зенітні дистанційні кільцеві приціли зразка 1938, 1941 і 1943 років. До початку Великої Вітчизняної війни Війська ППО мали всього 649 зенітних кулеметів. Виключно високі бойові можливості цієї зброї привели до того, що за роки війни кількість зенітних кулеметів у військах зросла в кілька разів.

Технічні характеристики: калібр – 12,7-мм; початкова швидкість кулі – 850-870 м/сек; найбільший кут піднесення – 85°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 132 кг; досяжність по висоті – 2000 м; найбільша дальність стрільби – 2000-2400 м; вага кулі – 44,52 г.

25-мм автоматична зенітна гармата 72-К

25-мм автоматична зенітна гармата (72-К) широко використовувалася частинами Червоної армії для боротьби з літаками на дальностях до 2400 м і на висотах до 2000 м. У випадку необхідності з неї можна було стріляти і по легких танках і бронемашинах. Гармата розроблена в 1940 році КБ під керівництвом М.М.Логінова і складається з автомата, зенітного прицілу, станка з механізмами наведення, зрівноважувального механізму, щитового прикриття та візка. Стрільба з гармати може вестися безперервним (автоматичним) чи одиночним вогнем. Невелика кількість гармат використовувалася у вигляді стаціонарних зенітних пристроїв. Вони встановлювалися на так званих "столиках".

Технічні характеристики: калібр – 25 мм; початкова швидкість снаряда – 910 м/сек; найбільший кут піднесення – 85°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 1170 кг; досяжність по висоті – 2000 м; найбільша дальність стрільби – 6000 м; вага снаряда осколочно-запалювального – 0,288 кг, бронебійно-трасуючого – 0,286 кг.

Дальній бомбардувальник ДБ-3 (ЦКБ-30) (1935 р.)

ДБ-3 конструкції С.Ільюшина – суцільнометалевий низькоплан із двома двигунами ПД М-87А потужністю по 950 к. с. На початок Великої Вітчизняної війни складав майже половину літаків дальньої дії.

ТТХ ДБ-3

Екіпаж – 3-4 особи; двигуни – 2хМ-87Б, 708 кВт; розмах крила – 21,44 м; довжина літака – 14,22 м; висота – 4,19 м; площа крила – 65,6 кв.м; злітна вага – 7660 кг; вага порожньої машини – 5270 кг; максимальна швидкість – 445 км/год; стеля – 9700 м. Озброєння складалося з трьох кулеметів ШКАС і бомбового навантаження у кількох варіантах – від 1000 до 2500 кг. Дальність польоту – 4200 км. Випускався у восьми модифікаціях. Разом із модифікаціями побудовано 1533 літаки.

Дальній бомбардувальник Іл-4 (ДБ-3Ф) (1939 р.)

Варіант літака ДБ-3 із зовсім новим планером, який легко складався. В результаті його зовнішній вигляд зовсім змінився: носову частину звузили, вона отримала обтічну форму і велику площу засклення, а носовий турельний кулемет літака ДБ-3 замінили на турельний кулеметний пристрій. Двигуни М-87 1942 року замінили на більш потужні М-88Б із двоступінчастим нагнітачем.

ТТХ Іл-4

Екіпаж – 3-4 особи; двигуни – 2хМ-88Б, 810 кВт; розмах крила – 21,4 м; довжина літака – 14,8 м; висота – 4,1 м; площа крила – 66,7 кв.м; злітна вага – 10055 кг; вага порожньої машини – 5400 кг; максимальна швидкість – 429 км/год; крейсерська швидкість – 340 км/год; стеля – 9700 м. Озброєння літака складалося з трьох 7,62-мм кулеметів ШКАС, одного 12,7-мм кулемета УБТ. Ще однією зброєю Іл-4, які використовувались на морському фронті, стали 6 реактивних снарядів РС-82 або РС-132, що підвішувалися під крилом. Разом із модифікаціями побудовано 6883 літаки.

Фронтовий бомбардувальник Ту-2 (1941 р.)

Літак конструкції А.Туполева. Фюзеляж Ту-2 був напівмонококової суцільнометалевої конструкції з великим бомбовим відсіком. Встановлення потужних двигунів АШ-83ФН забезпечило швидкість 547 км/год, як у винищувача. Бойове застосування Ту-2 почалось із вересня 1942 року.

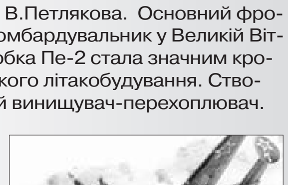
ТТХ Ту-2С

Екіпаж – 4 особи; двигуни – 2хАШ-82ФНВ, 1380 кВт; розмах крила – 18,86 м; довжина – 13,8 м; висота – 4,55 м; площа крила – 48,8 кв.м; злітна вага – 11360 кг; вага порожньої машини – 7474 кг, максимальна швидкість – 550 км/год; стеля – 9500 м; дальність – 1400 км. Озброєння складалося з двох гармат ШВАК по бортах фюзеляжу, трьох або п'яти кулеметів УБТ, бомбового навантаження з трьох бомб вагою по 1000 кг. Максимальне бойове навантаження – 4000 кг. До кінця війни було випущено 800 літаків.

Пікіруючий бомбардувальник Пе-2 (1940 р.)

Літак конструкції В.Петлякова. Основний фронтовий пікіруючий бомбардувальник у Великій Вітчизняній війні. Розробка Пе-2 стала значним кроком уперед радянського літакобудування. Створювався як висотний винищувач-перехоплювач.

ТТХ Пе-2



Екіпаж – 2 особи; двигуни – 2хВК-105ПФ, 920 кВт; розмах крила – 17,2 м; довжина – 12,7 м; висота – 4 м; площа крила – 45,5 кв.м; злітна вага – 8520 кг; вага порожнього літака – 5870 кг; макс. швидкість – 581 км/год; крейсерська швидкість – 480 км/год; стеля – 8800 м; дальність – 1200 км. Озброєння: три 12,7-мм кулемети, двачотири 7,62-мм кулемети, 600-1000 кг бомб. Випускався у вісімнадцяти модифікаціях. Разом із модифікаціями побудовано 11247 літаків.

НА СТРИБКАХ...

Випробування кримським небом

На базі морської авіаційної бригади Військово-Морських Сил Збройних Сил України завершилися збори інструкторів пошуково-рятувальної парашутно-десантної служби ВМС та військовослужбовців парашутно-десантих служб окремих військових частин. Більшість десантувань виконувалися на парашутних системах вітчизняного виробництва, які прийняті на озброєння у 2012 році.

За словами начальника пошуково-рятувальної парашутно-десантної служби інспектора-льотчика відділу підготовки морської авіації Командування Військово-Морських Сил Збройних Сил України підполковника Анатолія Глиненка, протягом останніх тижнів військовослужбовці виконали 866 стрибків.

– Під час зборів, вперше в історії ВМС, тридцять військовослужбовців на парашутах з круглими куполами провели нічне десантування з літака Ан-26 з висоти 800 метрів. Також нами були проведені випробування нової парашутної системи ПНЛ-54, яка у перспективі замінить парашутну систему ПНЛ-58. Випробування проходили на різних літальних апаратах, на різній швидкості та висоті. На першому етапі, щоб забезпечити точність приземлення і знайти безпечну висоту для відкриття купола, замість людей на парашутах скидали 120-кілограмові манекени. За відгуками десантників, новий парашут є зручним, більш керованим у повітрі, і приземлення на ньому проходить більш м'яко, – зазначив підполковник Глиненко.

Під час проведення зборів близько п'ятдесяти молодих воїнів вперше побачили землю з-під купола парашута. А от начальник пошуково-рятувальної парашутно-десантної служби Повітряного командування "Південь" майор Володимир Світенко цими днями виконав свій 600-й стрибок. Офіцер переконаний, що проведення таких спільних заходів є надзвичайно корисним для всіх учасників.

– У нашому десантному братстві чим більше взаємодії, тим кращий результат. Одні військовослужбовці мають більший досвід у проведенні рятувальної операції на морі, другі краще діють у горах, треті демонструють відмінну фізичну підготовку, десантуючись зі зброєю. Під час спільних заходів всі ці навички систематизуються і підсилюють особисті якості кожного фахівця. Ми спільно вчимося, переймаємо кращий досвід своїх товаришів, бо головне – це дружба, – переконаний майор Володимир Світенко.

Сергій Осипов.

РОТАЦІЯ

Бойове злагодження завершилось

На Херсонщині, на базі окремої бригади армійської авіації Сухопутних військ, завершилося бойове злагодження 18-го окремого вертолітного загону, який виконує завдання Місії ООН зі стабілізації у Демократичній Республіці Конго.

Протягом трьох тижнів підготовки кандидатами на посади пілотів загону за 7 льотних змін проведено 78 навчально-тренувальних польотів на гелікоптерах Мі-8 та Мі-24 із загальним нальотом понад 40 годин. Льотний склад здійснив 67 стрибків з парашутом, офіцери бойового управління командного пункту загону виконали 115 візуальних наведень екіпажів вертольотів на наземні цілі. Два офіцери отримали допуск до практичного управління екіпажами.

Крім того, на полігоні Широкий Лан успішно проведено пуск 10 протитанкових керованих ракет "Штурм-В" та 100 некерованих авіаційних ракет С-8КО. Також у повітрі виконувалась стрільба з авіаційної гармати ГШ 2-30, з якої було здійснено понад 1200 пострілів.

Враховуючи гірські умови служби у Демократичні Республіці Конго, було виконано навчально-тренувальні польоти з відпрацюванням зльоту і посадки на майданчик обмежених розмірів в Криму на аеродромі Бельбек. З усім особовим складом загону проводилися заняття з вогневої, стройової, інженерної, тактико-спеціальної підготовки. Перевірялися знання автомобільної техніки, практичні навички водіння в ході 100-кілометрового маршу.

За словами кандидата на посаду командира вертолітного загону полковника Андрія Когута, основний акцент в ході бойового злагодження робився на льотну підготовку пілотів та навички на бойове застосування авіаційного озброєння, способи атак наземних цілей з малих висот.

– Вважаю, нам вдалося сформувати колектив загону. Льотний склад продемонстрував практично свою майстерність на полігоні Широкий Лан, у Криму на аеродромі Бельбек. Управління, наземні служби склали заліки з військових дисциплін, пройшли психологічне тестування, – зазначив полковник Андрій Когут. – Усі тут – за власним бажанням і пройшли ретельний відбір. Фактично кожен кандидат на посади у 18-му загоні професіонал за своїм напрямком, тому розуміє відповідальність. Тож випадкових людей в загоні немає.

Однією з основних особливостей цьогорічної підготовки є посилення загону 4 гелікоптерами Мі-8 та збільшення особового складу до 250 чоловік.

Планується, що за планом підготовки сертифікація 18-го окремого вертолітного загону пройде на початку червня. Сама ж ротація у Демократичну Республіку Конго запланована на кінець червня.

Анатолій Стельмах.
Херсонська область.

ПОЛЬОВИЙ ВИХІД

В бій ідуть "корольовці"!

В один із останніх і незвично спекотних днів квітня з курсантами 4-го курсу Житомирського військового інституту імені С.П.Корольова Національного авіаційного університету було проведено ротно-тактичне навчання на базі 240-го центру підготовки підрозділів 8-го армійського корпусу Сухопутних військ Збройних Сил України.

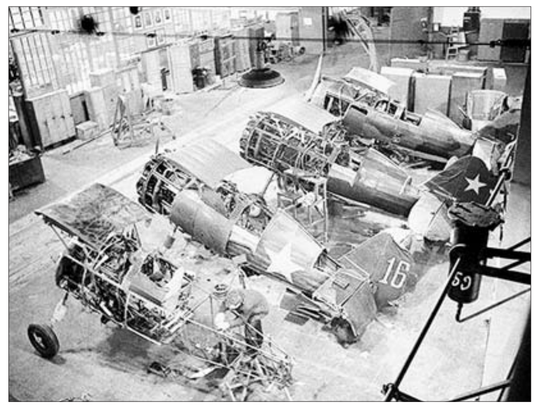
Під час тренування курсанти практично відпрацювали чимало важливих питань, які вивчали на заняттях кафедри тактики та бойового забезпечення. Серед них – здійснення маршу роти у пішому порядку, розташування роти на місці, відбиття нападів диверсійних груп противника, розвідка та подолання заражених ділянок місцевості у засобах індивідуального захисту, подолання мінного поля підрозділом, форсування водної перешкоди, блокування населеного пункту, який захоплений незаконними збройними формуваннями, їх знищення, виконання завдань у складі підрозділу під час ведення спеціальних військових дій, відпрацювання питань наступу та оборони у складі підрозділу.

Курсанти, які на відмінно виконали навчально-бойові завдання ротно-тактичного навчання, були заохочені командирами та начальниками. Це старші сержанти Владислав Горбатюк, Віталій Ворона, сержант Володимир Паньків, курсанти Мар'яна Швед, Іван Славінський, Євгеній Квеладзе, Данило Старілов та багато інших.

Вадим Стрембіцький.
м. Житомир.

Фронтові дороги Одеського авіазаводу

Державне підприємство "Одеський авіаційний завод" є старішим у нашій державі та на усьому пострадянському просторі авіаційним підприємством. Перед травневими святами флагман вітчизняного авіавоєнремонту і старіший авіабудівний завод відзначив 102-у річницю від дня свого заснування. І те, що від Дня заводу до Дня Перемоги у календарі – трохи більше десяти днів, є дуже знаковим, адже звитяжна історія цього підприємства у роки Великої Вітчизняної війни та його трударі-фронтовики нерозділні з сучасним життям заводу. Усе, що пов'язано з періодом Великої Вітчизняної, на підприємстві глибоко шанується, і традиції вшанування ветеранів війни та безсмертного подвигу Солдата Перемоги на заводі живуть й житимуть завжди.



Війська Одеського військового округу, а у їх складі – і 256-і стаціонарні авіаційні майстерні, що дислокувалися на аеродромі Шкільний, були підняті по тривозі о 5 годині 40 хвилин ранку 22 червня 1941 року. Напередодні в окрузі пройшли великі авіаційні навчання, і тому в ніч початку війни літаки знаходилися не на своїх стоянках аеродромів базування, а на польових аеродромах – заправлені пальним і боєприпасами та ретельно замасковані. Ось чому на відміну від інших військових округів авіація ОдВО враніці 22 червня майже не зазнала втрат. І в цілому протягом першого дня війни округ втратив 6 машин. І це – при тому, що було збито 30 літаків противника.

Вже наступного дня, 23 червня, на аеродромі Шкільний були вириті окопи й траншеї на випадок раптових бомбардувань. А 28 червня майстерні почали ремонт першого пошкодженого у повітряних боях літака І-16. Штат підприємства у ці дні виріс удвічі: в очікуванні великих обсягів робіт військовозобов'язані мобілізовувалися, а ще приходило поповнення з інших одеських заводів.

Стрімко наближалася лінія фронту, і майстерні працювали вже, по суті, у прифронтовій смузі. Незабаром командуванням було прийнято рішення про їх перебазування на Донбас, у місто Сталіно.

Варто підкреслити, наскільки непросто перебазувати підприємство. Це – не евакуація населення, і крім особового складу майстерень та членів сімей військовослужбовців з їхніми речами потрібно було перевезти найголовніше – важке й громіздке обладнання, верстати. Але одесити швидко впоралися із завданням, провівши перебазування свого підприємства у стислі строки. На чолі з начальником авіаційних майстерень військовим інженером 3-го рангу Василем Маліковим авіаремонтники встановили своє устаткування на новому місці базування й продовжили важливу роботу, куючи на землі перемогу сталінських соколів у небі.

До Сталіна одесити приїхали наприкінці липня, а вже у першій декаді серпня передали фронту перші три відремонтовані на новому місці машини. Навіть у наші дні, за наявності новітніх обладнання й технологій, для багатьох підприємств таке завдання не під силу. Але тоді, коли від якості роботи залежало життя, люди подекуди робили неможливе. Під час перебазувань підприємства деякі види робіт виконувалися буквально на колесах – в дорозі, на залізничних платформах. Працювали ремонтники день і ніч. За два місяці перебування у шахтарській столиці одесити відремонтували для потреб фронту понад 30 літаків.

А наприкінці вересня, коли Донбас уже палав у вогні, перед авіаремонтниками знову постало питання евакуації. Проте евакуюватися залізничним транспортом уже було неможливо. Отож, одесити помікрували, відібрали з ремфонду колишнього автомобільного заводу десяток вантажівок і один маленький газик, на деяких із них встановили турельні авіаційні кулемети й вирушили у напрямку Дону.

А на початку жовтня майстерні розвантажувалися в Армавірі. Щойно особовий склад частини розпочав встановлювати у цехах колишньої ватної фабрики обладнання, як командир отримав новий наказ – слідувати у Сталінград.

Але й у місті на Волзі затриматися не довелося. Під бомбовими ударами, що майже не припинялися, колона авіаційних майстерень висунулася у напрямку Камишина – на 200 кілометрів вище за течією Волги.

Умови життя й роботи тієї фронтової зими були жахливими. Сорокаградусні морози, голод... Маленькі діти авіаремонтників, ці юні одесити, які звикли до моря й тепла, один за одним помирали від переохолодження й дистрофії. А їхні батьки, витерши сльози й ще дужче стиснувши зуби, продовжували розбраковувати, різати, клепати, складати... Ремонтували не лише літаки, а й автомобілі.

Навесні 1942 року, коли почався невдалий наступ під Харковом, 256-і САМ було перебазовано до Ворошиловграда. За місяць знаходження там одесити відремонтували десятки літаків та автомобілів. І тут – знову відступати, знову передислоковуватися...

І знову – Сталінград, і знову – ненадовго. З берегів Волги шлях лежав до Північної Осетії, міста Беслан. Місяць роботи там – і нове передислокування, цього разу – до Тбілісі. Але на шляху колону наздогнав новий наказ: змінити маршрут і прямувати до Баку.

Півроку одесити ремонтували літаки у столиці Азербайджанської РСР, а потім майстерні знову перекинули до Армавіра. І лише в середині 1944 року, коли Одеса була звільнена від німецько-фашистських загарбників, авіаремонтники повернулися до рідного міста.

У зв'язку з інтенсивністю бойових дій та збільшенням кількості пошкоджених у боях літаків вони ремонтувалися вже не лише у стаціонарний спосіб, а й силами виїзних ремонтних бригад, на місцях дислокації авіаційних частин. Так одного разу, виїхавши до одного з прифронтових аеродромів, не повернулася одна з бригад. У станиці Кримській під бомбардування потрапила група авіаремонтників. Усі вони, майстер сержант Юхим Титов, майстер червоноармієць Федір Максимов, майстер з ремонту озброєння сержант Семен Абкелямов, сержант Авших Аскеров, молодші сержанти Василь Басов та Павло Коханов загинули під бомбами...

Повернувшись до визволеної Одеси, авіаремонтники розгорнули виробництво. Одночасно вони ремонтували для фронту літаки й відновлювали матеріальну базу, допомагали місцевому населенню піднімати місто з руїн.

За роки Великої Вітчизняної війни особовим складом 256-х САМ було відремонтовано 546 літаків 11 вітчизняних типів і десятки машин іноземного виробництва. Які лише літальні апарати не ставили на крило одесити! І-15 та І-16, МіГ-3 та ЛаГГ-3, Як-1 та Як-3, Як-9 та Іл-2, Ла-5 та Ла-7, "Бостон", "Аерокобра" і навіть "Мессершмітт"! Також до строю були повернені 1135 авіаційних моторів, відремонтовано величезну кількість автомобільної техніки. За мужність та ратну працю понад 500 військовослужбовців майстерень були нагороджені бойовими орденами й медалями.

... Ось уже майже сім десятиліть відділяє нас у часі від тих грізних і звитяжних років Великої Вітчизняної. Та на Одеському авіаційному заводі, яким близько двох десятиліть беззмінно керує Віталій Володимирович Юхачов, ніколи не забувають ані звитяжного минулого підприємства, ані фронтовиків, які працювали й навіть сьогодні працюють на заводі. В живих їх залишилося вже небагато – трохи більше двадцяти... Серед них – Василь Шевцов, Клара Чашина, Анатолій Сивак, Григорій Луцкер, Микола Баєв, Василь Ямсков та інші фронтовики, які є званими гостями на всіх заводських святах і, в першу чергу – на День заводу і День Перемоги, свята, одне з яких тільки минуло, а черга другого настала. З Перемогою вас, одесити, героїчні трударі міста-героя!

Олексій Тригуб.

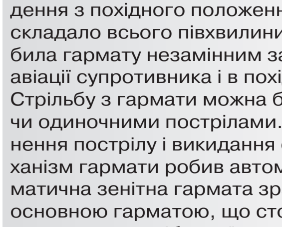
25-мм спарений зенітний пристрій 94-КМ

1943 року на базі 25-мм зенітної гармати зразка 1940 року розробили спарений 25-мм зенітний пристрій 94-КМ (два автомати 72-К). Приціл, механізми горизонтального наведення, станок і візок взяли від 37-мм гармати 61-К, а поворотний механізм – від 37-мм корабельного автомата 70-К. Час переходу пристрою з похідного положення в бойове – 30 секунд. Розрахунок – 9 осіб. Протягом 1944-1945 років до Червоної армії поставлено 337 таких пристроїв, що монтувалися як на штатних візках 25-мм зенітних гармат, так і на вантажних автомобілях ЗІС-11, які являли собою подовжене шасі вантажівки ЗІС-5.

Технічні характеристики: калібр 2х25 мм; початкова швидкість снаряда – 910 м/сек; найбільший кут піднесення – 85˚; кут горизонтального обстрілу – 360˚; бойова швидкострільність – 2х70 постр./хв; досяжність по висоті – 2000 м; найбільша дальність стрільби – 6000 м; вага снаряда осколочно-запалювального – 0,288 кг, бронебійно-трасуючого – 0,286 кг.

37-мм автоматична зенітна гармата (61-К)

37-мм автоматична зенітна гармата зразка 1939 року розроблена конструкторами І.О.Ляміним і Л.В.Люльєвим під керівництвом головного конструктора заводу ім. М.І.Калініна М.М.Логінова. Поряд із 85-мм зенітною гарматою зразка 1939 року, вона в роки війни була основним засобом Червоної армії для прикриття військ від низьколітаючих і пікіруючих літаків супротивника. Окрім того, конструкція гармати і прицілу дозволяла, при необхідності, вести стрільбу прямим наведенням. До початку війни було виготовлено лише 147 гармат, а до 1 січня 1942 року – 544 гармата мала високі тактико-технічні дані. Її переведення з похідного положення в бойове і навпаки складало всього півхвилини. Ця обставина робила гармату незамінним засобом захисту від авіації супротивника і в похідній колоні військ. Стрільбу з гармати можна було вести чергами чи одиночними пострілами. Заряджання, здійснення пострілу і викидання стріляної гільзи механізм гармати робив автоматично. 37-мм автоматична зенітна гармата зразка 1939 року була основною гарматою, що стояла на озброєнні частин малокаліберної артилерії Військ ППО і вважалася кращою на той час зенітною зброєю для стрільби по пікіруючих і низьколітаючих літаках на дальностях до 4000 метрів і висотах до 3000 метрів. Після війни на її основі створили спарену 37-мм зенітну гармату.



Грізну силу вогню радянських зенітників випробували на собі фашистські льотчики в роки Великої Вітчизняної війни. Командувач Московського фронту ППО генерал-полковник артилерії Д.Журавльов згадував, як збитий німецький ас Нірман, котрий до цього воював в Африці та Західній Європі, на питання, яка щільність зенітного вогню над англійською фортецею Тобрук, зізнався: "Лівше було десять разів пролетіти над Тобруком, ніж один раз у районі дії російських зенітних батарей". За роки війни до Червоної армії поставили понад 22600 37-мм зенітних гармат зразка 1939 року на чотириколісному візку ЗУ-7. 37-мм автоматичні гармати всіх модифікацій зробили великий внесок у перемогу над ворогом. Якщо за період війни наземними засобами ППО сухопутних військ фронтів збито 21645 літаків супротивника, то 14657 із них припадає на долю зенітної артилерії малого калібру (25 мм і 37 мм). Середня витрата снарядів на один збитий літак складала 905 штук.

Технічні характеристики: калібр – 37 мм; початкова швидкість снаряда – 880 м/сек; найбільший кут піднесення – 85˚; кут горизонтального обстрілу – 360˚; вага в бойовому положенні – 2100 кг; бойова швидкострільність – 60 постр./хв (теоретично до 180 постр./хв); досяжність по висоті – 6500 м; найбільша дальність стрільби – 8500 м; вага снаряда осколочно-трасуючого – 0,732 кг, бронебійно-трасуючого – 0,785 кг.

Бомбардувальник СБ (АНТ-40) (1934 р.)

Швидкісний бомбардувальник конструкції А.Туполєва. Один із кращих середніх бомбардувальників середини 30-х років. За схемою – суцільнометалевий середньоплан із двома двигунами М-100. На елеронах вперше ввели протифлатерну вагову компенсацію, яка стала обов'язковою для швидкісних літаків. Бойовий дебют відбувся в Іспанії (восени 1936 року).

ТТХ СБ-2біс

Екіпаж – 3 особи; двигуни – 2хМ-100; розмах крила – 20,3 м; довжина літака – 12,7 м; площа крила – 52 кв.м; злітна вага – 5732 кг; вага порожньої машини – 4060 кг; максимальна швидкість – 420 км/год; крейсерська швидкість – 360 км/год; стеля – 6600 м; дальність – 1600 км, дальність із максимальним навантаженням – 1000 км. Озброєння літака складалося з чотирьох 12,7-мм кулеметів, 1500 кг бомб. Дальність польоту – 1000 км.

Пікіруючий бомбардувальник Ар-2 (1940 р.)

Бомбардувальник конструкції О.Архангельського. Машина є подальшим розвитком швидкісного бомбардувальника СБ. Ар-2 застосовувався у початковий період Великої Вітчизняної війни.

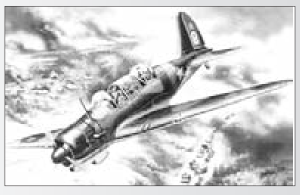
ТТХ Ар-2

Екіпаж – 3 особи; двигуни – 2хМ-105Р; розмах крила – 18 м; довжина літака – 12,7 м; площа крила – 48,2 кв.м; злітна вага – 6632 кг; вага порожньої машини – 4516 кг; максимальна швидкість – 512 км/год; крейсерська швидкість – 480 км/год; стеля – 9600 м; дальність – 1500 км; дальність із максимальним навантаженням – 1000 км. Озброєння Ар-2 складалося з трьох кулеметів ШКАС, бомбового навантаження 600 кг у бомбовідсіку (1500 кг при зовнішній підвісці). За період 1940-1941 років випущено 200 літаків.

Ближній бомбардувальник Су-2 (1937 р.)

Перший передвоєнний серійний багатоцільовий однодвигуновий літак змішаної конструкції з дерев'яним фюзеляжем, розроблений авіаконструктором П.Сухим. Крило Су-2 мало стальні лонжерони, дюралеві стабілізатор і каркас рулів, обшивка рулів була полотняною. Літак розраховувався як двомісний ближній бомбардувальник, розвідник і штурмовик. Інтенсивно застосовувався у початковий період Великої Вітчизняної війни. Зазнав великих втрат від винищувачів супротивника через низькі льотно-технічні характеристики.

ТТХ Су-2

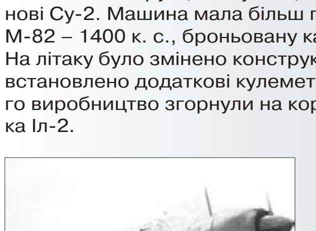


Екіпаж – 2 особи; двигун – 1хМ-88В, 735 кВт; розмах крила – 14,3 м; довжина літака – 10,3 м; площа крила – 29 кв.м; стартова вага – 4400 кг; вага порожньої машини – 3000 кг; максимальна швидкість – 460 км/год; стеля – 3800 м; дальність із максимальним запасом пального – 1200 км. Випускався у семи модифікаціях. Разом із модифікаціями побудовано 677 літаків.

Ближній бомбардувальник Су-4 (1941 р.)

Літак конструкції П.Сухого, створений на основі Су-2. Машина мала більш потужний двигун М-82 – 1400 к. с., броньовану кабіну штурмана. На літаку було змінено конструкцію крила та встановлено додаткові кулемети. 1942 року його виробництво згорнули на користь штурмовика Іл-2.

ТТХ Су-4



Екіпаж – 2 особи; двигун – 1хМ-82; розмах крила – 14,3 м; довжина – 10,3 м; площа крила – 29 кв.м; стартова вага – 4900 кг; вага порожньої машини – 3300 кг; максимальна швидкість – 512 км/год; стеля – 5800 м; дальність із максимальним запасом пального – 1100 км. Разом із модифікаціями випущено 200 літаків.

Живі легенди

Скільки років сьогодні тим, хто на війні, яку одні називають Великою Вітчизняною, а інші Другою Світовою, щодня кидав виклик смерті, виборюючи для нас право на життя? Порахувати це нескладно – додайте до вісімнадцяти, чи навіть п'ятнадцяти (вже у такому віці тодішня молодь рвалася до армії, аби бити загарбників) сімдесят два і отримаєте відповідь. Їм зараз не менше вісімдесяти п'яти літ. З кожною річницею Перемоги ветеранів стає все менше і менше. Тож в управлінні Повітряного командування "Захід" до Дня Перемоги не лише проводять урочисті збори з нагоди свята, а й відвідують напередодні воїнів найстрашнішої війни, бо вони вже самі з огляду на свій похилий вік пересуватись на великі відстані не можуть.

– Живими легендами для військовослужбовців управління є наші ветерани-авіатори і зенітники – майор у відставці льотчик-винищувач Григорій Юхимович Володін і полковник у відставці Микола Іванович Чишкун, – каже заступник начальника відділу виховної і військово-соціальної роботи ПвК підполковник Борис Гнатусько, – їхній життєві приклади вражають самопожертвою, силою духу і волею до Перемоги.

Разом з військовими відвідали ветеранів й ми, аби ще раз почути їхні розповіді про найкривавішу і найстрашнішу війну двадцятого століття.

Майор у відставці льотчик-винищувач Григорій Юхимович Володін:

"Льотчики не боялись загинути"

– Коли почалась війна, мені було вже двадцять дев'ять років, – згадує льотчик Григорій Юхимович Володін, – в дев'ятнадцять років мене призвали в армію. Я став курсантом Московської авіаційно-технічної школи. Тут готували техніків літаків. Військова служба мені сподобалась, я вирішив пов'язати своє життя з армією – після закінчення мене призначили в полк винищувальної авіації. Я обслуговував літаки І-3, І-5 – це перші радянські винищувачі-біплани. Перед війною вище військове командування почало формувати резерв пілотів. Так я був скерований в знамениту Качинську льотну школу. Після випуску потрапив служити в 14-у Повітряну армію. З перших днів війни наш полк брав участь в повітряних боях. Пілоти масово гинули. Я один з льотчиків свого полку пройшов всю війну. Причиною таких значних втрат я вважаю відставання характеристик нашої техніки у порівнянні з німецькою. Ми літали на винищувачах, що були спроектовані і прийняті на озброєння задовго до 1941 року. А фашисти воювали в нашому небі на найсучасніших літаках того часу. Вони літали швидше за нас, їхні винищувачі краще маневрували. Озброєння мало більшу прицільну дальність в порівнянні, наприклад, з кулеметом ШКАС, що стояв на моєму літаку. Звичайно, інколи нас огортав відчай від такої нерівності сил в небі. Та рук ми не опускали. За наказом підіймались в небо і вступали в повітряні бої. Думка у мене і у моїх бойових товаришів була така – треба йти на таран. У дев'яти з десяти випадків це призводило до вірної загибелі. Та ми вважали – нехай я загину, але й фашист буде знищений. Це краще, ніж просто бути збитим переважаючим в озброєнні німцем і не принести користі своїй Батьківщині. Тож здебільшого наші перші повітряні бої виглядали так – ми намагались зайти на фашиста, як кажуть, "лоб в лоб", бо інакше не змогли б його наздогнати. Під час такого заходу стріляли з кулемета. Фашист починав вражати нас своїм озброєнням раніше, тож якщо наш літак витримував обстріл та й ще знищував своїм вогнем німця, то це була надзвичайна вдача. Найчастіше ж нас збивали ще до того, як ми могли відкрити вогонь. А далі ми йшли на таран. Та й тут не виходило все гладко. Німецькі льотчики в останню мить відвертали в бік. Їм таран не був потрібний. Тож і таким чином знищити ворога було непросто. Я теж не раз планував таран, але так і не зміг врізатись в німецький літак. Вони постійно ухилялися від зіткнення. Згодом ми навчилися бити фашиста. Відкрив рахунок знищеним літакам і я. Ми перестали бути "хлопчиками для биття". Одного дня над нашим аеродромом на мінімальній висоті пронісся німецький винищувач. На його борту ми побачили шістнадцять значків збитих радянських літаків. Пілот скинув на аеродром вимпел зі словами: "викликаю вашого найкращого аса на повітряний бій". "Є охочі?" – спитав командир. Піднятися в небо хотіли всі пілоти полку. Командир обрав комеска капітана Петрова. Всі хвилювалися, зачаїли дихання і дивилися на дуель двох льотчиків. І Петров таки збив німецького аса. Німець вистрибнув з парашутом, і ми його взяли в полон. В штабі він попросив зустрічі з "радянським асом". Наш Петров був скромний і спокійний, німець – дуже самовпевнений. Він довго не міг повірити, що його збив такий простий і молодий льотчик. В жовтні 1942 року наша 14-а повітряна армія брала участь в Синявинській наступальній операції. В січні 43-го вона підтримувала війська фронту в ході стратегічної операції із прориву блокади Ленінграда. А в липні-серпні забезпечувала бойові дії військ в Мінській наступальній операції. В Білорусі мій винищувач І-16 був збитий ворогом. Літак горів, і я отримав сильні опіки. Чи то кулі, чи то уламки добряче пошматували моє тіло. Я повернув літак і практично вивалився з кабіни. Висота була невелика, і парашут не встиг добре наповнитися. Я сильно вдарився об землю, знепритомнів. До тями прийшов лише у лікарні. Довго не міг зрозуміти, на якій мові спілкуються лікарі, чудилося, що на німецькій. Та, слава Богу, я впав на нашій території, і мене підібрали свої.

Після госпіталю мене списали з льотної роботи, і я повернувся в свій полк техніком. Закінчив війну на Далекосхідному фронті. Був свідком капітуляції Японії. Після війни демобілізували. Я переїхав до Львова. Працював на танковому, а згодом електроламповому заводі аж до вісімдесяти трьох років. Мирне життя, навіть важке, набагато краще від війни. Тож нинішньому поколінню українців я бажаю найголовнішого – мирного неба над головою.

Полковник у відставці Микола Іванович Чишкун:

"На війні я був партизаном-підривником, потім піхотинцем і зенітником, натомість все життя мріяв бути художником"

– 21 червня 1941 я закінчив десятирічну школу, – неквапливо розповідає Микола Іванович, – жив я у селі Кашпірівка Козятинського району на Вінниччині. Це був суботній день, в школі пройшов випускний. Зранку в неділю прокинувся рано, бо збирався на рибалку. Настрій був прекрасний, бо попереду вихідний день. Ближчим часом збирався їхати до Києва – вступати до художнього училища. Я дуже любив малювати. А поки що вмостився біля річки з вудкою. Аж раптом прибігла сусідська дівчина: "Микола, оголосили, що почалася війна. Німці на нас напали". Того ж дня побачив німецькі літаки. Вони летіли бомбити Козятин – важливий залізничний вузол. Третього липня слухав по радіо виступ Сталіна. П'ятого липня до нашого села прибув представник Козятинського райвійськкомату. Звернувся до голови сільради з вимогою зібрати у дворі хлопців 1923-1925 років народження. Я народився у 1925 році, тож разом зі своїми друзями прийшов на подвір'я. "Ми їдемо до Києва для оборони міста," – мовив офіцер військкомату.Так я потрапив в Київ, але про художнє училище вже не йшлося. Нас скерували до підрозділів і відправили на позиції для оборони міста. Потім оголосили наказ: "Відступати". Ми відступили в Полтавську область. Опинились в оточенні. Про ті дні й досі важко згадувати. Всі намагались вирватись із кільця, але не всім це вдалось. Вертатись на правий берег України нам порадили місцеві мешканці. Казали, що тут на лівобережжі ми обов'язково потрапимо в полон. Ми з товаришем переодяглись в цивільний одяг, а вірніше – в лахміття і цілий місяць пробирались до партизанів. Переправились через Дніпро. На території Житомирської області знайшли партизанський загін, там і залишились. Я був там наймолодшим. Вступним іспитом для нас стало знищення моста. Він був дерев'яний, довжиною десь 50 метрів. Його постійно патрулював один німецький солдат. Ми з товаришем взяли діжку з бензином і зайшли на міст. Коли німець

звернув на нас увагу і наказав зупинитись, ми щосили штовхнули її вперед. Залишалось підпалити бензин, однак солдат відкрив по нас вогонь з автомата,

вартових неба

влучив у бочку, і бензин зайнявся. Міст згорів, а ми виконали перше завдання. Далі почалися звичайні партизанські будні. Я був розвідником, бо добре знав ці місця. Ми підривали фашистські ешелони, що йшли на Київ або з Києва. Жили в лісі. Німці туди дуже носа не пхали – боялись. Нам допомагали місцеві мешканці. Воювалося легко, бо ми були на рідній землі. Три роки і один місяць я був партизаном. Так записано в моєму посвідченні. В 1943 році Київ звільнили, і мене вдруге призвали до лав Радянської армії. Юнаків 1925 року народження відправили в тил, в Ярославську область для допідготовки. Там з таких як я формували маршові роти. В одній роті налічувалось 900-1000 бійців. Нас відправили на Третій Білоруський фронт в 52-й полк 17-й гвардійської дивізії. Нашій дивізії поставили завдання – відбити у німців визначену висоту. Це було під Вітебськом. Я був кулеметником. В мене був помічник, який таскав диски. В атаку пішла вся дивізія. Глянеш туди-сюди – всюди бійці, йдуть полки, хмари народу. І ось на "нічийній території", звідки й до німців недалеко, я падаю. Поворушив руками і ногами – ніби цілий. Пробую вставати – не можу. Виявляється, я, немов муха в павутині, заплутався в МПД – малопомітному протипіхотному дроті. Кинув кулемет, протигаз і каску – і давай виплутуватися! Не виходить. Розумію, що можу зганьбитися, бо мені неодмінно скажуть: "Ти не пішов в атаку з усіма, ти – боягуз!" Від таких думок десь взялася шалена сила – я звільнив одну ногу, потім другу і виплутався. Одягаю каску, беру кулемет та протигаз – і мерщій доганяти хлопців. Від швидкого бігу в грудях пече вогнем. Дивлюся, а мого помічника з дисками вже нема – десь впав поранений. Нам для підтримки дали десять американських танків. Вони мали не дизельні, а бензинові двигуни і дуже вузенькі гусениці. Думав заховатись від щільного вогню противника за танками і рухатись під їх прикриттям. Але з цього нічого не вийшло. Вісім з десяти танків вже палали. Висоту ми зайняли. Німці мордували нас цілий тиждень – пробували її відбити. Вогонь артилерії та кулеметів практично зрівняв з землею наші окопи. Цілий тиждень йшов холодний дощ. Необхідно було нас замінити – повернути назад на три кілометри, дати поїсти та відпочити. Замість нас висунули вперед 214-у дивізію. Наприклад, в нашому полку одна третина особового складу – це були бійці молодого поповнення, а дві третини – бувалі солдати. А в тій дивізії навпаки. Тож вже від першої атаки німців вони запанікували і драпанули. Нам встигли тільки хліб роздати, кашу ми в руках не тримали – лише подивилися на неї, і знову на передову.

Якось мене призначили в бойове спостереження. Спереду на певній відстані від наших позицій я ніс варту. Моє завдання – завчасно виявити противника і попередити про це наші війська. Помічаю, що німці перестали пускати освітлювальні ракети, хоча зазвичай вони роблять це всю ніч. Висновок – щось буде. Посилив спостереження. Дивлюсь – повзуть. Напевно розвідка йде за "язиком". Підпустив їх метрів на двадцять і дав декілька автоматних черг. Почалася стрілянина. По мені не били – боялися знищити своїх розвідників. Стріляли по наших позиціях. Так тривало до ранку. Коли розвиднілося, ми побачили, що розвідників я знищив. Командир каже: "Молодець, представлю тебе до нагороди – орденА Слави".

Наступає вечір, німці вночі не воювали. Мій товариш, кулеметник з іншого відділення, десь побачив групу фашистів, що рухалась, і відкрив вогонь. Німці у відповідь почали обстрілювати нас з мінометів. Після одного з вибухів чую – щось пече в нозі. Дивлюся – я весь в крові. Йду до командира взводу й питаю: "Що робити?" Командир каже: "Сиди до ранку, а там розберемось, зараз все одно нічого не видно". Зранку ми побачили, що в тіло мені вп'явся величезний уламок, нога розпухла. "Здавай кулемет і йди в медсанбат", – каже взводний. До медсанбату кульгав цілий день. Мене оглянули два молодих хірурги. Чую, як вони розмовляють між собою.

– Що робити з цим пацаном? Треба оперува-

ти, а знеболюючого у нас нема.

– Оперувати все одно треба, бо завтра йому буде гірше.

– Давай його зв'яжемо, прив'яжемо руки, ноги та голову і витягнемо уламок.

Мене зв'язали і кажуть: "Тепер кричи як тобі хочеться". Лікарі уламок витягли, було боляче. Кажу: "Віддайте його мені на згадку". А вони відповідають: "Навіщо він тобі,ліпше таких згадок не мати".

Рана ще не зажила, а мене вже виписують. Доктор каже: "В полку заживе. Нам наказано звільнити місця в лазареті. Ось-ось почнеться велика операція".

На другий день я вже в полку. Нас посадили на танки і відправили вперед. Ми проводимо розвідку боєм. Рухаємось на противника. Німці стріляють по нас з усієї своєї зброї, а наші розвідники засікають розташування артилерії та вогневих точок, щоб завтра врізати по них на повну катушку. Тільки Бог знає, як я лишився живий. Наступного дня почалася операція "Багратіон" – артпідготовка, і пішло і поїхало. Танки прорвали оборону, і ми пішли за ними. Пройдемо кілометр, раптом команда "полк до бою, противник праворуч". Ще минемо кілометр – "полк до бою, противник ліворуч". І так постійно. Ми йшли з боями за танками декілька днів. Мене знову поранило і контузило. Знову опинився в медсанбаті. Приїхала машина і забрала важкопоранених. Нас з легкими пораненнями лишилося в медсанбаті 32 бійці. На світанку бачимо – з лісу на нас йде море німців. Вони йшли на прорив кільця. Серед поранених був один капітан. Він каже: "Я тут старший, беру командування на себе. Підходь одержувати зброю. Нас 32 людини. Будемо стояти до останнього. Діватись нема куди. Стріляти за моєю командою. Як тільки німці підійдуть ближче – дам команду відкривати вогонь". Ми чекаємо наказу, німці підійшли метрів на п'ятсот. Ну, думаю, зараз почнемо. Аж раптом з-за горба по німцях почали стріляти наші "Катюші". Вибухи розкидали тіла фашистів немов вогняний вихор. П'ять хвилин, і все скінчилося. Ми почали тиснути один одного в обіймах. Ми врятовані! Зранку почав літати наш "кукурузник". З динаміків літака німецькою мовою лунало звернення до фашистів здаватися в полон. Німці почали помалу виходити – їх були тисячі.

Нас таки потім забрала машина в медсанбат. Підлікувався – і знову на фронт. З боями пройшов всю Білорусію. Ближче до наших кордонів наш полк зустрів добре укріплені німецькі позиції. Ми також почали рити траншеї в повний зріст. Вздовж нашого окопу лежав великий стовбур якогось дерева. Німці розпочали артпідготовку з метою вибити нас з позицій. Один снаряд розірвався поруч з окопом. Дерево ударною хвилею кинуло на окоп. Усіх, хто був в ньому, контузило або поранило. В тому числі і мене. Нас привалило деревом і землею. Добре, що бійці, які були поруч, побачили це і почали нас відкопувати. Мене добряче побило – переламало ребра. На лікування відправили в госпіталь міста Орша. Вже через декілька тижнів я опинився в команді одужуючих. Ми транспортували хворих з ешелону на залізничній станції до госпіталю. Ці бідаки були повністю з голови до ніг забинтовані або загіпсовані. А тут ще й німецькі літаки почали нас бомбити. Це був жах. Через два дні мене скерували на збірний пункт. Туди приходили офіцери-"покупці" з військових частин і відбирали бійців для своїх підрозділів. Старшина з госпіталю видав мені обмундирування та взуття – американські солдатські черевики. Але от біда – вони були на два розміри менше. "Як же я їхноситиму, старшина?" – запитав я. "Нічого, зараз так походиш, а на фронті знімеш собі чоботи по розміру з загиблого", – почув у відповідь. Ось так я і йшов – останній, босоніж і з черевиками на плечах. Поруч зупинилась машина, з неї вийшов майор – комендант гарнізону: "Хто старший? Чому бійці порушують форму одягу?" Я відповів, що не можу вдіти замалі черевики. Майор не полінувався, приміряв їх до моєї ноги. Ага, дійсно малі. Миттю викликали начальника госпіталю та старшину. Відразу знайшлися й відповідні чоботи. Але за цей час бійців з моєї команди вже розібрали. Я лишився сам. До мене підійшов якійсь капітан: "Хочеш бути артилеристом-зенітником?" Я погодився. Так я став вартовим неба. Я мав середню освіту, тому мене призначили командиром відділення. Почав помалу освоюватися. Забігаючи наперед, скажу – в цих військах я й зустрів перемогу під Берліном. Воювали ми 88-міліметровими зенітними гарматами. Снаряд до гармати важив майже десять кілограмів. З неба нас постійно атакували німецькі штурмовики і бомбардувальники. В наших штабах підраховували – на один збитий літак припадає 900 снарядів. Стрільба з цієї гармати – ціла наука. Третій номер обслуги спостерігає за ціллю та веде зворотний відлік даних з приладу управління вогнем. Шостий та сьомий номер обслуги беруть снаряди та встановлюють в них підривний елемент. Він має розірватися на відповідній висоті. Від дій кожного залежить успіх.

Після війни наш полк перевели в Прибалтику. Потім я вступив до зенітного артилерійського училища і згодом став офіцером військ протиповітряної оборони. Дослужився до полковника. Службу закінчив офіцером оперативного відділу. До речі, пам'ятаєте, я розповідав про знищення розвідгрупи німців. Так от, в 1951 році, коли я вже був офіцером, нагорода таки мене знайшла. Орден вручили на урочистому полковому шикуванні з нагоди Дня Перемоги. Ось така моя історія…

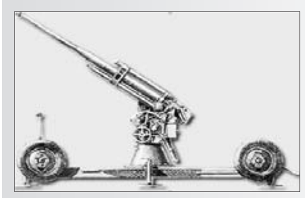
P.S. Зенітник Микола Іванович Чишкун всю війну сподівався стати художником. Він так і не закінчив художнє училище, але написав більше 400 картин. Війна не змогла відібрати в нього мрію. А льотчик Григорій Юхимович Володін каже, що під час війни не раз прощався з життям, а прожив на світі вже 101 рік. Прожив чесно і гідно. Нам на приклад.

Владислав Назаркевич.
"Крила України".

Техніка ППО у Великій Вітчизняній

76,2-мм зенітна гармата зразка 1938 року

76-мм зенітна гармата зразка 1938 року являє собою результат проведеної в 1938 році модернізації першої радянської 76-мм зенітної гармати зразка 1931 року. Гармата за допомогою тумби встановлювалася на чотириколісній платформі (візку) ЗУ-8, яка мала передній і задній колісні ходи та чотири, розташовані хрестоподібно, упори, що забезпечували стійкість гармати при стрільбі при різних кутах піднесення в будь-якому напрямку. Згідно з передвоєнними планами зенітний дивізіон кожної стрілецької дивізії Червоної армії, поряд із двома чотиригарматними батареями 37-мм зенітних гармат, повинен був мати і чотиригарматну батарею 76-мм зенітних гармат. Окрім того, до складу кожного корпусу включався зенітний артилерійський дивізіон у складі трьох шестигарматних батарей 76-мм зенітних гармат. Всього з урахуванням



зенітних артилерійських полків ППО СРСР і дивізіонів РГК і ВПС планувалося мати 4204 зенітні гармати калібром 76 мм. Станом на 22 червня 1941 року на озброєнні РСЧА нараховувалося 750 76-мм зенітних гармат зразка 1938 року.

Технічні характеристики: калібр – 76,2 мм; початкова швидкість снаряда – 816 м/сек; найбільший кут піднесення – 82°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 4300 кг; бойова швидкострільність – 20 постр./хв; досяжність по висоті – 9250 м; найбільша дальність стрільби – 14600 м; вага снаряда осколочного – 6,5 кг, бронебійного – 6,61 кг.

85-мм зенітна гармата 52-К зразка 1939 року

Гармата, розроблена КБ заводу №8 під керівництвом М.М.Люльєва, призначалася для боротьби з повітряними цілями, які несподівано з'являлися і рухалися з великою швидкістю. Конструктивно 85-мм ствол із дульним гальмом було накладено на лафет-візок від 76-мм зенітної гармати зразка 1938 року. 85-мм напівавтоматична зенітна гармата зразка 1939 року широко застосовувалася частинами Червоної армії. Підрозділи цих гармат

забезпечували як захист із повітря фронтових частин, так і протиповітряну оборону адміністративних центрів і промислових підприємств. Гармати стояли на озброєнні зенітних артилерійських дивізій РВГК, які складалися з трьох полків зенітної артилерії малого калібру та одного полку гармат середнього калібру (шістнадцять 85-мм гармат і сорок вісім 37-мм гармат). 85-мм гармата мала коловий обстріл, що досягався застосуванням тумбового лафета 76,2-мм зенітної гармати зразка 1938 року. Натренований розрахунок переводив гармату з похідного в бойове положення менше ніж за хвилину. Щитове прикриття встановлювалось із 1943 року. Гармата сполучалася з "ПУАЗО-3" – одним із кращих приладів керування зенітним артилерійським вогнем того часу. В "ПУАЗО-3" використовувалося електричне синхронне передавання даних на гармати, що забезпечувало їх наведення та темпи і точність ведення вогню, а також можливість стрільби по маневруючих цілях. Конструктивні особливості гармати, наявність достатньо ефективної дистанційної гранати та бронебійного снаряду давали можливість у випадку необхідності використовувати гармату і для стрільби по повітряному десанту, живих наземних цілях, вогневих точках і танках супротивника. Як показав досвід Великої Вітчизняної війни, 85-мм напівавтоматична зенітна гармата виявилася кращою в світі серед гармат середнього калібру. На початку війни Червона армія мала тільки 35% всієї зенітної артилерії середнього калібру. В ході війни випуск 85-мм гармати безперервно зростав, і наприкінці1943 року вона в основному замінила застарілі 76,2-мм зенітні гармати. 1944 року на озброєння прийняли 85-мм зенітну гармату зразка1944 року (КС-1), яка мала поліпшені технічні дані.

Технічні характеристики: калібр – 85 мм; початкова швидкість снаряда – 800-880 м/сек; найбільший кут піднесення – 82°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 4500 кг; бойова швидкострільність – 20 постр./хв; досяжність по висоті – 10630 м; найбільша дальність стрільби – 15650 м; вага снаряда осколочного – 9,2-9,54 кг, бронебійного – 9,2 кг.

“Поклонимся великим тем годам”

Вже багато десятиліть у панорамі музичного життя Повітряних Сил Збройних Сил України та міста Вінниці особливе місце займає Центр військово-музичного мистецтва Повітряних Сил Збройних Сил України. Цей творчий колектив успішно забезпечує заходи, що проводяться Міністерством оборони України, Командуванням Повітряних Сил Збройних Сил України, державними та громадськими організаціями, веде планомірну музично-просвітницьку діяльність.

Центр військово-музичного мистецтва – військовий заклад культури Повітряних Сил Збройних Сил України, який покликаний засобами вокального, музичного, хореографічного мистецтва та художнім словом сприяти активному військово-патріотичному, національно-ідейному, культурному і естетичному вихованню особового складу, підвищенню його морально-психологічного стану, відродженню української національної культури.

Центр був створений 1 листопада 2005 року на базі ансамблю пісні і танцю “Крила України” та військового оркестру Військово-Повітряних Сил Збройних Сил України. Музичний колектив відразу ж привернув увагу слухачів своїм репертуаром і виконанням.

Першим художнім керівником Центру став заслужений артист України підполковник Валерій Новосад. Його творчу справу пізніше продовжили майори Юрій Ковальчук та з листопада 2012 року Роман Береговий.

Військові диригенти і артисти Центру справедливо заслужили оплески в багатьох гарнізонах Повітряних Сил, містах України та за її межами. Загалом творчі військові колективи користуються великою повагою як гостей, так і організаторів міжнародних фестивалів. Їх цінують як велико-професійні колективи, а диригентів постійно призначають головними диригентами фестивалів. Їм надається право відпра-

Свідок вироку фашизму

Перший погляд на цього сивочолого ветерана навряд викличе у пересічного громадянина якісь особливі враження, окрім цілком природного почуття поваги до його років та бойових нагород. Але полковник у відставці Йосип Давидович Гофман – людина не просто неординарна та унікальна.

Поєднуючи у свої вісімдесят вісім років аналітичний розум, прекрасну комунікативність та почуття гумору, він є справжньою енциклопедією історії його покоління, покоління Переможців у Великій Вітчизняній війні. Гвардії сержант полкової розвідки, орденоносець, на рахунку якого десятки бойових рейдів у ворожий тил, він став єдиним із сотень своїх побратимів, призначеним особистим охоронцем головного обвинувача від СРСР Романа Руденка на Нюрнберзькому процесі. Саме Йосипу Давидовичу судилось стати єдиним на сьогодні живим свідком тих подій, що якнайповніше розкривають сутність та глибину величі подвигу радянського народу, усіх виживших у тій страшній війні і тих, хто залишився за межею вічності. Саме він є одним з тих, хто незважаючи на кров, втрати та лихоліття, зумів не просто зламати хребет фашизму, а й ствердити на довгі роки у народів світу життєдайну силу віри у добро та кращі ідеали людства.

Здається, вже немає жодної “білої сторінки” в історії Великої Вітчизняної. Знову і знову повертаючись до перебігу її подій, сотні історіографів, дослідників, вчених та митців з різних куточків світу трактують їх кожний з позицій свого сприйняття, іноді вражаючих як глибиною та достовірністю, так іноді, з іншого боку, – недолужністю та зверхністю. Та як би то не було, але ніякі новомодні концепції та аргументи щодо характеру, учасників та цілей минулої війни не в змозі принизити вирішальну роль радянського народу, який у травні 1945 року поставив остаточну крапку на намаганнях Гітлера підкорити світ. Народу, який разом із світовими націями став головним і свідком, і суддею фашистських злочинів на Нюрнберзькому процесі, що виніс справедливий вирок злочинам проти людства. “... Злочини, які ми намагались осудити і покарати настільки умисні та ... мають настільки руйнівні наслідки, що цивілізація не може терпіти, щоб їх ігнорували, тому що вона загине, якщо вони повторяться...”, – саме так визначив підсумок процесу та політику і перспективи співіснування націй та політичних устроїв головний обвинувач від США Роберт Джексон. Але до цих слів був довгий воєнний шлях довжиною у вічність, який пройшов серед мільйонів опалених війною сердець і простий солдат війни, вірний син Батьківщини Йосип Давидович Гофман.

Попіл війни не тільки руйнує, а й загартовує...

Воєнна біографія Йосипа Давидовича починається, мабуть, не з моменту його вступу до Сімферопольського кулеметно-мінометного училища у 1942 році, а, як і для тисячі його однолітків, з 22 червня 1941 року. Коли бездоння війни навіки поглинула його батька Давида Михайловича, який пішов добровольцем на фронт і пропав безвісти. Коли п’ятнадцятирічним юнаком разом з матір’ю та чотирирічним братиком покинув рідний Миколаїв та під гуркіт ворожих канонад та розриви бомб долав важкий шлях евакуації до Астрахані. Коли для того, щоб прогодувати сім’ю, у неймовірно важких умовах працював землекопом на будівництві залізниці Астрахань – Кізляр, отримуючи 400 грамів хліба. “...Ці чотириста грамів приносив на трьох, – згадує ветеран. – Хоча мама завжди віддавала хліб мені і брату... Утомлювався страшенно. Бувало, доки мати збиралась нагодувати мене, я засинав за столом...”. Так, у нього був свій особистий рахунок до фашистів. І особисто збільшився він після того, як німецькі окупанти живцем закопали у землю його дідуся та бабусю, простих селян, лише за те, що ті були євреями. Тому приписавши собі один рік народження, він призвався до лав Червоної армії.

Бойовий шлях рядовий Гофман розпочав стрільцем 9-ї стрілецької роти 3-го батальйону 271-го гвардійського стрілецького полку, що входив до складу 88-ї стрілецької дивізії 8-ї гвардійської Сталінградської армії. Командування одразу оцінило завзятість, інтелект, неабиякий хист та фізичні дані молодого бійця, тому з літа 1943 року він – розвідник взводу полкової розвідки. За високі професійні та моральні якості, бойову вичку та героїзм невдовзі він був призначений старшим групи захвату, а потім – і самого полкового взводу розвідки. Про складність та відповідальність своєї служби Йосип Давидович згадує коротко: “... Ані для кого не було секретом, що фронтового лиха нам дістається значно більше, ніж ...іншим, що праця наша більш важка і небезпечна... Я жодного разу не чув, щоб хтось позаздрив нашому більш ситному харчуванню, кращому обмундируванню та особливому ставленню до нас полкового начальства... На фронті сама обстановка виховує у воїнів вольові якості, відвагу, особливо – обстановка постійної небезпеки... Як неможливо навчитись плавати по книзі, так і неможливо стати розвідником без тяжких бойових буднів...”.

А про те, що він став справжнім асом розвідки, говорять десятки епізодів його фронтових буднів та чисельні бойові нагороди. І хоча спогади про війну тугою і болем віддаються у серці воїна, Йосип Давидович з великою шаною і повагою згадує своїх бойових побратимів та командирів, з якими долав важкий шлях до Перемоги.

“...Якось ми вирішили у тилу ворога атакувати бліндаж, щоб захопити “язика”. Під час бою у мене заклинило автомат, але мій товариш Володя Повага встиг застрелити ворога, що цілив у мене. “ Язика” ми узяли. Ним виявився німецький капітан. Я був нагороджений орденом Слави третього ступеня...”. Так, відлік між життям та смертю у розвідника йшов навіть не на години, а на секунди, хоча у засідках та секретах доводилось висиджувати протягом доби і навіть більше. І тут головною зброєю була не тільки ненависть до ворога, а й холодний розрахунок, витривалість, уміння оперативно приймати єдине вірне рішення та віра у товаришів. Саме це і допомогло сержанту Гофману обійти усі пастки та небезпеки. Навіть тоді, коли на Одерському плацдармі навесні 1945 року йому довелось у складі зведеної розвідгрупи під шквальним вогнем буквально перед носом у фашистів полонити чергового” язика” і без перешкод благополучно доставити його у розташування радянських військ. Відзнакою цього подвигу стала медаль “За відвагу”, якою Йосип Давидович Гофман пишається як найдорожчою серед інших. А найбільшим важким періодом випробувань вважає ті самі останні дні війни, коли радянські війська штурмували Берлін, коли “...після важких фронтових доріг довжиною в тисячі кілометрів залишились лічені метри. Наша дивізія наступала з півдня до парку Тіргартен, неподалік від імперської канцелярії. Уся площа та прилеглі вулиці були забаррикадовані та заміновані. По нам стріляли вікна, горища, дахи. Доводилось вибивати фашистів з кожного будинку, поверху, кімнати. Ворог боронився з відчаєм смертника. І через це пекло треба було пройти і ще дуже хотілось залишитись живим... Кожен бій, кожний крок – це величезне подолання самого себе...”. Але він таки подолав ці останні кроки до самого моменту капітуляції фашистської Німеччини і підвів підсумок війні своїм автографом на стінах Рейхстагу.

“... Для мене Нюрнберзький процес – не тільки незабутня сторінка в історії людства, а й глибоко особиста подія...”

Чи міг звичайний сержант-розвідник навіть мріяти про такий подарунок долі, як охорона радянських юристів під час судового процесу над гітлерівською

цьовувати та проводити пролог конкурсу і фінальну частину, диригувати зведеним оркестром учасників фестивалю.

За роки свого існування колективи Центру військово-музичного мистецтва Повітряних Сил України пройшли цікавий, бурхливий, наповнений невтомною творчістю шлях. Про це свідчать тисячі концертів, неодноразові перемоги на різноманітних престижних конкурсах та фестивалях. Їх виступи неодноразово викликали радісні почуття у жителів Росії, Франції, Німеччини, Львові. Їхній увазі були представлені показові виступи у вигляді дефіле, у програму яких були включені твори української музики та хореографії. Особливо погляд глядачів був захоплений "Українським козачком (гопаком)". Колектив також бере участь у фестивалях військових духових оркестрів, що проводяться в місті Суми "Сурми України" та місті Старокостянтинів "Сурми Поділля".

У музичному репертуарі Центру військово-ритуальна, класична та сучасна музика українських та зарубіжних композиторів. Але основою усіх концертних програм колективу були, є і будуть пісні та марші військових льотчиків. Ці твори виконуються в концертних залах, під час виступів з плац-концертами та під час марш-парадів на майданах і вулицях міст України.

Творчі колективи Центру військово-музичного мистецтва Повітряних Сил Збройних Сил України – бажані гості у військових гарнізонах та частинах Повітряних Сил. Вони постійно виступають у навчальних закладах, трудових колективах Вінниччини та інших містах і селах України з метою військово-патріотичного виховання молоді та пропаганди військової служби за контрактом.

Артисти Центру – неодноразові учасники військових парадів на честь Дня Незалежності у столиці України, Дня Перемоги

та з нагоди визволення України від німецько-фашистських загарбників.

Слід зазначити, що Центр військово-музичного мистецтва Повітряних Сил визнаний найкращим серед інших п'яти музичних центрів Збройних Сил України за результатами перевірки у 2007 році.

Військові артисти зберігають і продовжують свої кращі традиції, вони відчувають пульс сучасності та точно вибудовують драматургічну канву різноманітних концертних програм. А їх чимала кількість.

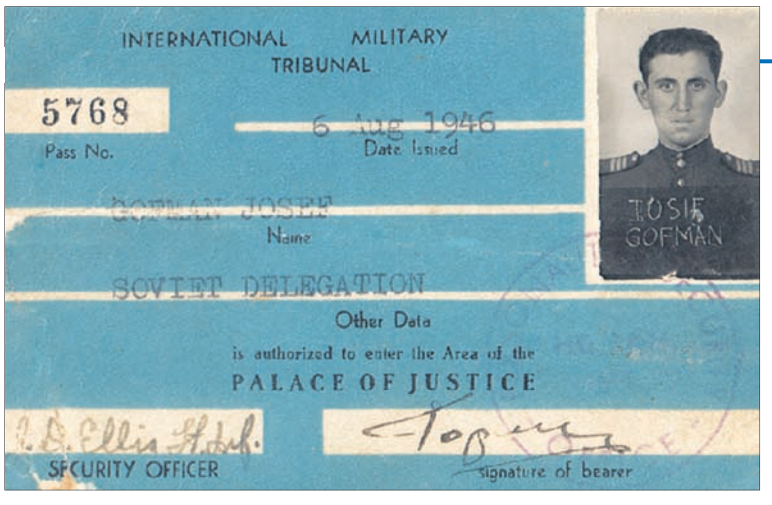
Особливі почуття у слухачів викликає новостворена програма "Симфонія кохання", яку Центр презентував у Вінницькому міському палаці мистецтв "Зоря" до Дня закоханих.

У свята і будні, в концертних залах і на відкритих майданчиках Центр військово-музичного мистецтва Повітряних Сил Збройних Сил України знайомить багатотисячну аудиторію слухачів з творами вітчизняних і зарубіжних композиторів, з прекрасними виконавцями на духових та ударних інструментах, з різноманітними формами концертно-виконавської діяльності.

В даний час колектив митців перебуває в прекрасній творчій формі. Готовий, як і колись, активно відвідувати військові частини, підвищувати настрій військовослужбовців та членів їх сімей, відроджувати українську національну культуру, демонструвати високий рівень виконавської майстерності, знайомити глядачів з чудовою музикою минулого і сьогодення, дарувати радість своїм слухачам.

Ось і 9 травня під відкритим небом, в Парку культури та відпочинку імені Горького міста Вінниці, творчий колектив Центру представить з нагоди 68-річниці з Дня Перемоги ветеранам Великої Вітчизняної війни, гостям, громаді міста, новостворену театралізовану програму "Поклонимся великим тем годам". Програма створювалася декілька років, і з кожним роком вона допрацьовувалася, наповнювалася різноманітними творами та композиціями авторів минулого та сьогодення. Увазі глядачів будуть представлені вірші Костянтина Симонова "Жди меня и я вернусь", Олександра Твардовського "Монолог лейтенанта" із поеми "Василий Тёркин". А із пісенного репертуару слухачі почують твори часів Великої Вітчизняної війни, зокрема своєрідний гімн захисту Батьківщини "Вставай, страна огромная!" Лунатимуть і більш сучасні композиції – "День победы", вперше виконаний Львом Лещенком,"Ночные ведьмы" відомого українського композитора Ігоря Юрківського у виконанні Руслани Гулясової та багато інших. Пісенні та танцювальні композиції принесуть неабияку радість та насолоду великій аудиторії слухачів й піднімуть морально-патріотичний дух молоді і ветеранам.

Дмитро Струтинський.



верхівкою? Сам Йосип Давидович пояснює це тим, що на таке рішення командування вплинули кілька факторів. По-перше, його полк та дивізія проявили мужність та героїзм під час Сталінградської битви, і участь саме "сталінградців" була бажаною у числі охоронців радянської делегації. Крім того, свою роль зіграв той чинник, що частина сержанта Гофмана дислокувалась у безпосередній близькості від Нюрнберга. Ну, і беззаперечно, через особисті якості Йосипа Давидовича та його бойові заслуги.

Неможливо у кілька строк вкласти усю глибину почуттів та вражень цієї людини, яка стала наочним свідком незабутніх подій тих днів, коли привселюдно був винесений вирок фашизму та його головним приспішникам, винним у численних злодіяннях проти людської моралі та життя. Попри те, що за словами Й.Гофмана, його роль на Нюрнберзькому процесі була скромною та обмежувалась конкретними службовими обов'язками – особистою охороною головного обвинувача від СРСР Романа Андрійовича Руденка, цей період для нього став можливістю осмислити велич історичних подій, свідком яких він став, випробувати себе у непростих ситуаціях, коли від його поведінки та реакції напряму залежало життя генерала Руденка, часом нових відкриттів та зміщення світогляду. Цікаво, що ветеран не розмежовує період виконання ним своїх функцій під час процесу на головні та другорядні. Кожен день для нього був визначним по-своєму, і він дуже тонко відчував, що кожна мить того часу – це і є історія. Чи це були судові засідання, чи це були офіційні візити, чи виїзди на відпочинок та нові знайомства.

"... Коли я згадую, що був на прийомі або на полюванні, то це зовсім не означає, що я пив або полював, – зазначив Йосип Давидович. – Я завжди був готовий захистити Романа Андрійовича від ворожої кулі. Причому навіть ціною свого життя... І генерал Руденко, хоча і був людиною неоднозначною, але відвідав мені щирим людським ставленням, яке, між іншим, ніколи не виходило за певні рамки... Але вже те, що Роман Андрійович написав після закінчення процесу особистого листа командувачу 8-ї гвардійської армії генералу Чуйкову, у якому висловив щиру подяку мені за сумлінну службу і клопотав про надання мені місячної відпустки, говорить само за себе..."

Віддає ветеран належне і тій доброзичливій атмосфері, яка склалась між радянськими, американськими та іншими іноземними військовиками у ході процесу. І хоча завіса "холодної війни" вже почала затьмарювати радість спільної перемоги над фашизмом, пам'ять Йосипа Давидовича сповнена і митями живого людського спілкування, і фотографіями (які, на превеликий жаль, не збереглись через політичну лінію державного керівництва того часу), і навіть тим цінним подарунком, який сержант Гофман отримав від американського сержанта Джона Вуда (саме він привів у виконання вирок щодо повішання десяти військових злочинців). Про цей випадок навіть до цього часу ходять легенди. "... Якось під час візиту до американців я познайомився з сержантом Джоном Вудом, – продовжує свою розповідь ветеран. – Трохи поспілкувались, і він на згадку про знайомство подарував мені свій швейцарський годинник, який і до сьогодні у мене. Мені ж, у свою чергу, йому подарувати було нічого. Тоді я зняв з пілотки свою зірочку і віддав своєму новому товаришеві. Потім ця подія стала "притчею во языце", мовляв, такий от він, Гофман, справжній єврей, зумів здійснити такий вигідний обмін. Звісно, це був жарт, але дуже жаль, що таке явище, як антисемітизм, хоча і у такій формі, але усе ж проявляло себе і серед наших громадян...

А після повернення з американської окупаційної зони я певний час їздив по військових частинах з розповідями про Нюрнберзький процес, а у 1947 році вступив до Івановського військово-політичного училища, після закінчення якого у 1949-му продовжив військову службу і закінчив її на посаді начальника політичного відділу ракетної армії..."

".. Минуле завжди повертається до нас із застереженням – не зрадити його пам'ять та біль, зберегти для нащадків мир та віру у завтра..."

Трохи більше року тому життєві колізії принесли полковнику у відставці Й.Д.Гофману приємний сюрприз. Провідний історик Документального центру в Нюрнберзі доктор Екарт Дітцфельбінгер напередодні відзначення 65-ї річниці Нюрнберзького процесу зовсім випадково дізнався, що у Полтаві проживає живий свідок тієї історичної події, причому чи не єдиний у світі. І можна зрозуміти почуття вченого, коли він наочно у цьому впевнився, відвідавши ветерана і познайомившись з Україною.

"...Враження таке, що я був у вас не день, а цілий тиждень, – поділився своїми почуттями німецький гість – так багато довелось побачити і почути, з такими людьми познайомитись!" Результатом цих відвідин став візит Йосипа Давидовича до Нюрнберга, під час якого він був присутнім при відкритті меморіалу "Зал 600", відвідав незабутні місця, пов'язані з тими подіями, поділився спогадами перед численними аудиторіями молоді та усіх зацікавлених громадян (до речі, усі його виступи супроводжувались аплодисментами присутніх), був запрошений як почесний гість на прийом до обербургомістра Нюрнберга Ульріха Малі. І той факт, що поважний чиновник приділив особистій бесіді з українським гостем більше 7 хвилин (що вийшло за усі рамки офіційного протоколу), є свідченням великої поваги і живого інтересу до такої, без перебільшення, унікальної людини, як Йосип Давидович Гофман.

– Коли ви були у нашому місті востаннє?, – запитав у ветерана обер-бургомістр.

– 65 років тому – не вагаючись, відповів той.

– А чому раніше не приїздили?

– Так ніхто не запрошував...

Обер-бургомістр дуже здивувався і підтвердив, що віднині Йосип Гофман – завжди бажаний для них гість.

Ось так переможені висловили свої почуття переможцям, і можна було б порадіти цьому, якби не одна деталь. Чомусь цю подію повз увагу залишило і наше державне керівництво, і навіть уряд Росії, що вже казати про інші колишні республіки колишнього СРСР. І так вийшло, що на такому представницькому форумі, на якому були присутні більше 200 делегацій як з Німеччини, так із інших країн світу, Йосип Давидович Гофман одноосібно представляв Україну, не маючи навіть статусу офіційного гостя. Тому можна зрозуміти голову Протоколу офіційного прийому, який розгубився від того, що нашому ветерану обер-бургомістр міста приділив так багато часу. Але і тут народна дипломатія та внутрішній такт полтавця взяв гору над німецьким педантизмом: гості були просто вражені, коли Йосип Давидович подарував місту чудовий гобелен народних майстринь із селища Решетилівка, що на Полтавщині.

І сьогодні, незважаючи на плин років, ветеран продовжує кидати виклик і хворобам, і побутовим негараздам, і людській байдужості. "Немає у мирний час ворога страшнішого, ніж забуття". Ці слова, що належать письменнику Костянтину Симонову, Йосип Давидович використовує сьогодні як головний девіз своєї багатогранної творчої та громадської діяльності. Його день вже зранку починається з численних дзвінків з усіх куточків області та України. Він – бажаний гість і серед воїнів, і серед учнівської молоді, і серед сивочолих бойових побратимів. Його книга "Нюрнберг застерігає" пережила вже друге видання, і до виходу у світ готується третє, доповнене і більш змістовне та насичене фактами та історичними дослідженнями. А близько року тому на базі музею 13-ї гвардійської важкої бомбардувальної дивізії, правонаступницею якої є сьогодні авіаційна комендатура під командуванням полковника Віктора Дейнеги, відкрита іменна експозиція, присвячена Йосипу Давидовичу Гофману. Вона стала справжньою родзинкою закладу і є постійно діючою для усіх полтавців та гостей міста. А особисте спілкування з ветераном завжди привносить величезний позитив та життєвий оптимізм, який Йосип Давидович випромінює усім своїм єством. І від усього серця бажаючи здоров'я та наснаги цій людині, дуже хочеться вірити, що його пам'ять стане часткою і нашої пам'яті, яку ми з гідністю збережемо для прийдешніх поколінь...

Володимир Лазарєв.
м.Полтава.
Фото з архіву Й.Д.Гофмана.

Легкий бомбардувальник Як-2 (1939 р.)

Двомісний вільнонесучий низькоплан конструкції О.Яковлєва. Мав дерев'яне крило, фюзеляж змішаної конструкції і двигуни М-103. Будувався як розвідник і мав досить добрі льотно-технічні характеристики. Однак за вимогою військових його переробили в ближній бомбардувальник. Льотно-технічні характеристики після внесених змін у конструкцію значно погіршилися. Через великі втрати наприкінці 1941 року майже всі літаки зняли з озброєння.

ТТХ Як-2

Екіпаж – 2 особи; двигуни – 2хМ-103, 960 к. с.; розмах крила – 14 м; довжина літака – 9,34 м; площа крила – 32 кв.м; злітна вага – 5245 кг; максимальна швидкість – 515 км/год; стеля – 8500 м. Озброєння літака: два кулемети ШКАС, бомбове навантаження до 350 кг. Дальність польоту – 700 км.

Легкий бомбардувальник Як-4 (1939 р.)

Літак конструкції О.Яковлєва, аналогічний Як-2, але з більш потужними двигунами М-105. Як і Як-2, літак застосовувався з перших днів війни на Південно-Західному і Західному фронтах. У невеликій кількості Як-4 використовувався ВПС Північного флоту.

ТТХ Як-4

Екіпаж – 2 особи; двигуни – 2хМ-105Р, 810 кВт; розмах крила – 14 м; довжина – 10,2 м; площа крила – 29,4 кв.м; злітна вага – 5845 кг; стеля – 9500 м; дальність із максимальним запасом пального – 1600 км; дальність із максимальним навантаженням – 800 км. Разом із Як-2 випущено близько 600 літаків.

Штурмовик Іл-2 (1939 р.)

Перший у світовій практиці броньований штурмовик. Розроблений С.Ільюшиним і його КБ. Один із основних бойових літаків радянських ВПС у роки Великої Вітчизняної війни. Одномісний варіант Іл-2 швидко довів, що він є високоефективною зброєю. У лютому 1942-го було вирішено повернутися до двомісного варіанта Іл-2. Літак показав високу бойову ефективність при безпосередній підтримці військ на полі бою.

ТТХ Іл-2

Екіпаж – 1-2 особи; двигун – 1хАМ-38Ф, 1300 кВт; розмах крила – 14,6 м; довжина літака – 11,6 м; площа крила – 38,5 кв.м; злітна вага – 5360 кг; вага порожньої машини – 4200 кг, максимальна швидкість – 430 км/год; крейсерська швидкість – 320 км/год; стеля – 6000 м; дальність із максимальним запасом пального – 800 км. Озброєння складалося з двох 23-мм гармат ВЯ-23, двох 7,62-мм кулеметів ШКАС, одного 12,7-мм кулемета УБТ позаду кабіни, восьми некерованих реактивних снарядів РС-82, 600 кг бомб. Випускався в одинадцяти модифікаціях. Разом із модифікаціями побудовано 36163 літаки.

Штурмовик Іл-10 (1944 р.)

Літак конструкції С.Ільюшина, прямий розвиток відомого Іл-2. Як і його "старший брат", штурмовик Іл-10 був броньованим монопланом металевої конструкції. Штурмовик брав участь у бойових діях на радянсько-німецькому фронті в районі Шпроттау наприкінці Великої Вітчизняної війни.

ТТХ Іл-10

Екіпаж – 1 особа; двигун – 1хАМ-42, 1750/2000 к. с.; розмах крила – 13,4 м; довжина літака – 11,1 м; висота – 4,3 м; площа крила – 30 кв.м; злітна вага – 6335 кг; вага порожньої машини – 4680 кг; максимальна швидкість – 560 км/год; крейсерська швидкість – 370 км/год; стеля – 7000 м; дальність із максимальним запасом пального – 830 км; дальність із максимальним навантаженням – 420 км. Випускався у трьох модифікаціях. Разом із модифікаціями побудовано 4955 літаків.

Озернянська "візитка" знову на Хрещатику!

У 5-му Об'єднаному центрі електрогазового та автотехнічного забезпечення Повітряних Сил, яким керує заслужений працівник транспорту України полковник Ярослав Лерман, до святкування 68-ї річниці Великої Перемоги готувалися задовго до початку травня. Більше того, враховуючи специфіку й організаційно-штатну структуру цієї великої військової частини, підрозділи якої дислокуються одразу у п'яти гарнізонах – Житомирі, Озерному, Львові, Білій Церкві та Нерубайському, що на Одещині, готувалися у різних регіонах.

Так, у Житомирі воїни-ремонтники з авіаційними емблемами на одностроях традиційно прибирали територію навколо пам'ятника льотчикам 2-ї Повітряної армії. Цей пам'ятник, літак МіГ-15, що з постаменту здіймається у небесну блакить з одного з найвищих пагорбів міста, воїни-авіатори взяли під опіку близько чверті століття тому. І щороку напередодні 9 травня роботи тут вистачає. Пагорб, із якого все місто видно, як на долоні, є улюбленим місцем відпочинку для багатьох житомирян. Та, на жаль мало хто з відпочиваючих думає про те, що пирує біля підніжжя пам'ятника героям війни, адже пляшок, бляшанок та іншого сміття вони залишають після себе надзвичайно багато. А написи на літаку й постаменті – взагалі вандалізм! Тут – "Валя + Коля = любов", а ось – "Реп рулить!.." чи "Тут був Вася"... І так – щороку... Ось і цього разу авіатори вивезли звідси 2 самоскиди непотребу. Крім того, військовослужбовці роти забезпечення під керівництвом старшого офіцера відділення з виховної роботи Центру майора Олега Микитенка упорядкували сам пам'ятник, пофарбували літак і замінили пошкоджені відпочиваючими вандалами його фрагменти.

Також цими військовослужбовцями було приведено у святковий стан пам'ятник "Воїнам-автомобілістам", який знаходиться на території військової частини в м. Житомир.

У Нерубайському, де дислокується база ремонту, діагностики, зберігання спеціальної та автомобільної техніки 5-го Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення Повітряних Сил, командиром якої є підполковник Андрій Щеглов, великий обсяг роботи було проведено, як і кожної весни, з прибирання території навколо "Меморіалу партизанської слави". Воїни-ремонтники білили й фарбували пам'ятник, що знаходиться поблизу входу до славнозвісних Одеських катакомб.

У самому Озерному, де дислокується штаб 5-го Об'єднаного центру, готувалася автомобільна техніка, що залучається 9 травня для показу та перевезення ветеранів в смт. Озерне від літака Ту-22, де традиційно проходить мітинг, до кладовища у с.Скоморохи (там відбувається мітинг-реквієм та покладання вінків до могил загиблих воїнів). Готували ретроавтомобілі "Победа", ГАЗ-67 та ГАЗ-21 водії старший солдат Володимир Сокол, сержант Роман Марчук та старшина Олег Сухоребрий. Вони ж і вирушають на цих автомобілях святковими шляхами Озерного й Скоморохів. Тут варто зазначити, що командир частини, заслужений працівник транспорту України полковник Ярослав Лерман має особливе ставлення до військової техніки і, особливо, – тих автомобілів, які разом із Солдатами Перемоги кували цю довгоочікувану Перемогу протягом довгих чотирьох років війни. Саме за його ініціативи та його старанням у Центрі ось уже декілька років поспіль відновлюють ретроавтомобілі. І щороку, в День Перемоги, саме фронтовими вантажівками в Озерному й Житомирі перевозять ветеранів Великої Вітчизняної війни. Ці фронтові машини – немовби візитка Центру...

Також у частині готувався до параду на Хрещатику справжній раритет, що декілька років тому був відновлений майстрами частини, – автомобіль ЗіС-5, усім відомий як "полуторка". Її готував і на ній поїхав до столиці ось уже третій раз поспіль старшина Анатолій Ткачук.

У День Перемоги воїни-ремонтники, як і завжди, вшановують Почесного солдата військової частини, Героя Радянського Союзу полковника Миколу Прилуцького, який декілька років тому пішов з життя, і особисте ліжко якого знаходиться у казармі частини. Після покладання квітів до ліжка Героя – традиційна зустріч із його родичами. Щороку вони, його двоюрідний брат Борис Прилуцький та сини, Валерій та Ігор Прилуцькі, відвідують частину та розповідають особовому складу про життя й подвиг Героя.

Також у День Перемоги підлеглі полковника Ярослава Лермана традиційно покладають квіти до згаданих вище пам'ятників, до могили Почесного солдата військової частини, Героя Радянського Союзу полковника Миколи Прилуцького. А у Нерубайському частина виставляє Почесну варту біля "Меморіалу партизанської слави".

Олексій Тригуб.

Писанки – своїми руками

І ось знову ми зустріли найвеличніше свято – Воскресіння Христове. Воно дарує всім нам надію на краще, змушує задуматись над своїми вчинками і робить людей добрішими. Ну і який Великдень в Україні без паски і писанки. А найкращі писанки – зроблені власноруч. За ініціативи Західного регіонального представництва Всеукраїнського міжконфесійного релігійного християнсько-військового братства, командування окремого полку зв'язку та 58-го Будинку офіцерів мистецтву робити писанку своїми руками навчали усіх охочих у військовому містечку Липники. Майстер-клас для військовослужбовців та їхніх родин з окремого полку зв'язку, радіотехнічної бригади та командного пункту Повітряного командування "Захід" зібрав чимало людей, які прагнули навчитись цій традиції наших предків.

– Скільки себе пам'ятаю, перед Великоднем, я бралася робити писанки, – розповідає молода майстриня Марія Кореневич, – вчила мене цього старша сестра. Я була зовсім маленька, та намагалась намалювати складні узори. Звичайно, не все виходило. Та з часом з'явилися вміння і досвід. Треба мати бджолиний віск, писачок і фарби. Наносимо на яйце узор з воску, занурюємо у фарбу. Потім знімаємо віск, наносимо інший узор, занурюємо у фарбу і так доти, доки не нанесемо всі узори. Та головний секрет гарної писанки – це піднесений настрій і душевна гармонія людини, яка її робить. Якщо ви не в гуморі, відкладіть цю роботу або забудьте про лихе і не зліться.

Протягом декількох годин усі учасники майстер-класу опановували техніку писанкарства. Без власної красивої писанки не залишився ніхто. Найсумлінніші учні – дітлахи і військовослужбовці. Солдати Сергій Запорожцев і Олексій Мазур прибули служити в окремий полк зв'язку з Луганщини. Кажуть, що в їхньому краї теж прикрашають яйця, та таких гарних писанок не роблять.

Можна не сумніватися – промисел наших предків жителі військового містечка не забудуть і не втратять. Бо мешканці Липників, як виявилося, – вправні господарі і талановиті митці. Це засвідчила виставка народної творчості, яку вони самі й ініціювали.

– Ще за місяць до Великодня у нас в полку почали планувати святкові заходи, – розповідає заступник командира полку з виховної роботи підполковник Василь Лилак. – З'явилася ідея, а чому б не організувати до свят виставку робіт, створених руками військовослужбовців. Наша пропозиція знайшла щирий відгук серед військових, їхніх дружин і дітей. Так в бібліотеці полку ми змогли представити експозицію з більш ніж ста експонатів. Це й писанки, вишиті різним способом сорочки, рушники та картини, ляльки-мотанки. Колекція вражає розмаїттям та красою.

Про свої роботи їх автори розповідають із задоволенням. Зізнаються, рукоділля займає багато вільного часу, однак додає наснаги та гарного настрою.

– Іноді доводиться вишивати вночі, – розповідають прапорщик Ольга Рудь та старший солдат Ірина Гордюк, – один рушник чи сорочку можна вишивати і більше місяця. Та якщо це подобається, ніяка втома чи відсутність часу не змусять відмовитися від улюбленої справи.

Виставка творів військовослужбовців триватиме усі великодні свята. Не оминуло велике християнське свято і солдатів, які, виконуючи свій військовий обов'язок, опинились далеко від рідної домівки.

– Воскресіння Христове приходить до усіх незалежно від посад і рангів. Наші солдати за бажанням відвідували храми, причащались і сповідались, – розповідає командир полку підполковник Володимир Мельник, – відтак, зустріли свято як подобає християнину.

На солдатському столі були паска і ковбаса. А у декого – і власноруч розписані писанки.

Владислав Назаркевич. "Крила України".

Подвійне свято чугуївських ветеранів

9 травня весь Чугуїв відзначатиме одразу дві знаменні події. Приводом для свят стануть 68-ма річниця Великої Перемоги та 20 років з дня заснування міської організації ветеранів Великої Вітчизняної війни та Збройних Сил. Свого часу ініціатором створення ветеранської організації виступив її нинішній керівник – полковник авіації у відставці Роман Дроб.

– Наша організація об'єднує всіх тих, хто воював чи працював у тилу нашої армії під час Великої Вітчизняної війни. Віднедавна ми стали приймати у свої лави й ветеранів армійської служби. Підставою ж для створення громадського об'єднання став відповідний Указ Президента України 1993 року про вшанування пам'яті ветеранів Великої Вітчизняної війни. На підставі цього документа нам виділили приміщення, і після цього розпочалася наша військово-патріотична робота, – пригадав полковник авіації у відставці Роман Дроб.

Місцем для збору членів нової організації обрали одну з колишніх військових будівель, що неподалік від авіаційної частини. Саме тут мешкає більшість Солдатів Перемоги. Потроху літні люди власноруч зробили ремонт, обладнали на свій лад декілька кімнат. Новий об'єкт лаконічно назвали "Чугуївський клуб ветеранів".

З появою окремого приміщення однодумці Романа Григоровича отримали можливість й надалі працювати на благо Батьківщини, допомагати людям зберігати історію та примножувати духовні цінності. Адже сидіти "на шиї" у меценатів чи шефів організації ніхто не збирався.

Одразу ж при клубі запрацював вокальний ансамбль "Пам'ять". Не важко здогадатися, що репертуар його складається виключно з пісень про війну та героїзм воїнів.

За творчий напрямок діяльності ветеранської організації відповідає колишня мешканка блокадного Ленінграда Ольга Король.

– Із гастролями ми роз'їжджаємо по всій області. Здебільшого виступаємо перед трудовими колективами, в школах та інших державних установах. На початку кожного концерту обов'язково розповідаємо про себе і жахи війни, а наприкінці зазвичай відповідаємо на запитання глядачів. Із транспортом для поїздок нам допомагає дирекція Державного підприємства "Чугуївський авіаційний ремонтний завод". У свою чергою на всіх заводських святах ветерани є обов'язковими учасниками концертної програми, – розповіла жінка.

До всіх пам'ятних дат у себе в мікрорайоні члени організації організовують спортивні змагання з шахів чи шашок. А на подібних заходах у масштабах міста та району команда ветеранів-шахістів постійно здобуває перемоги.

Найактивнішими членами ветеранської організації завжди були та залишаються Микола Касперський, Іван Спіцин, Олександр Голуб, Ольга Король та інші. Саме на цих активістів завжди спирається в своєї роботі справжній військовий авіатор Дроб.

Самого Романа Григоровича головою Чугуївської організації ветеранів Великої Вітчизняної війни та Збройних Сил обрано за неабиякі досягнення перед Батьківщиною та прагнення завжди допомагати людям.

…Свою військову службу нинішній ветеран розпочав у грізному 1941 році курсантом Чугуївського військового училища льотчиків. Ще юнаком він бачив, як німецькі літаки скидали бомби на Харків, як везли з заходу поранених. Із наближенням ворога до Слобожанщини постійно допомагав старшим товаришам споряджати військові літаки для бойових вильотів.

Через бойові дії програму навчання майбутніх льотчиків довелося значно скоротити. Так, вже на першому курсі курсант Дроб успішно виконував польоти на бойових літаках.

Під час виконання перших самостійних польотів Роман Григорович познайомився з льотчиком-інструктором Іваном Кожедубом. Майбутня легенда світової авіації, Іван Микитовичдопомагав хлопцеві опановувати літак типу УТ-2. Згодом два пілоти потоваришували, і ця дружба тривала десятиліттями.

Коли Харківщину окупував ворог, льотне училище перебазували до Середньої Азії. Там в 1944 році Роман Григорович завершив програму навчання та отримав лейтенантські погони. Попри чисельні рапорти з проханням відправити його на фронт, командування навчального закладу вирішило залишити відмінника навчання на посаді льотчика-інструктора.

– Як же мені хотілося відправитися на фронт, – згадує полковник авіації у відставці Роман Дроб. – Знаючи те, що мої сокурсники та вірний друг капітан Кожедуб знищують у небі Європи "месери", я просто не знаходив собі місця. Проте якісною підготовкою льотних кадрів я також, вважаю, наблизив день Великої Перемоги.

У 1945 році військовий навчальний заклад повернувся в Чугуїв. Роман Григорович разом із товаришами взявся за відновлення зруйнованих казарм та навчальних корпусів.

У 1958 році у званні підполковника авіації військовий льотчик звільнився з військової служби. Його досвід та знання знадобилися в Добровільному товаристві сприяння армії та флоту (нинішнє Товариство сприяння обороні України) для навчання майбутніх захисників Вітчизни. Наступні 20 років він вчив юнаків та дівчат керувати автомашинами, одягати протигаз та поводитися зі зброєю.

Коли згодом здоров'я не дозволило працювати далі, він не втратив бажання бути корисним для людей. Свої безцінні знання про військову авіацію та війну передавав дітям та молоді. Приміром, на усі свята він приходив до Харківського вищого військового авіаційного училища льотчиків, відвідував середні навчальні заклади, де спілкувався із представниками молодого покоління.

– Я й сьогодні намагаюся не пропустити жодного випуску молодих льотчиків чи початку самостійних польотів третьокурсників Харківського університету Повітряних Сил. Що ж до моєї нинішньої роботи, то нещодавно на території 203-ї навчальної авіаційної бригади спільно із командуванням частини нам вдалося створити Алею пам'яті та збудувати монумент військовим льотчикам-героям, – зазначив полковник авіації у відставці Роман Дроб.

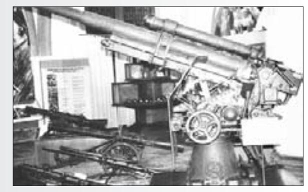
Активності та результативності в роботі ветеранам із Чугуєва може позаздрити будь-яка громадська організація. Та головне, що з роками, які віддаляють нас від останнього дня війни, вони не забувають наслідки збройного протистояння. Свою пам'ять ветерани спрямовують на виховання патріотів та діють заради того, щоб більше ніколи не лунали вибухи бомб та снарядів.

Дмитро Горбунов.
м. Харків.
Фото автора та з архіву Р.Дроба.

Техніка ППО у Великій Вітчизняній

76,2-мм зенітна гармата 3-К зразка 1931 року

76-мм зенітну гармату зразка 1931 року (заводський індекс 3-К) прийняли на озброєння 1932 року. Двоколісний візок для неї – ЗУ-29 – розробили на Брянському заводі ім. Кірова. Окрім візка ЗУ-29, 76-мм зенітна гармата встановлювалася на тумбових пристроях бронепоїздів. Станом на 22 червня 1941 року РСЧА нараховувала 3821 76-мм зенітну гармату зразка 1931 року. Вона була досить сучасною зброєю з хорошими балістичними характеристиками. Її лафет із чотирма відкидними станинами забезпечував коловий обстріл, причому при вазі снаряда 6,5 кг вертикальна дальність стрільби складала 9 км.



Технічні характеристики: калібр – 76,2 мм; початкова швидкість снаряда – 812 м/сек; найбільший кут піднесення – 82°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 3700 кг; бойова швидкострільність – 20 постр/хв; досяжність по висоті – 9000 м; найбільша дальність стрільби – 13000 м; вага снаряда осколочного – 6,5 кг, бронебійного – 6,61 кг.

85-мм зенітна гармата зразка 1944 року

1944 року на озброєння прийняли 85-мм зенітну гармату зразка 1944 року (КС-1), яка мала поліпшені дані. На гарматі встановили автоматичний установник зривача, що значно підвищувало точність стрільби та спрощувало бойову роботу розрахунків. 85-мм зенітна гармата зразка 1944 року мала приймальні прилади "ПУАЗО-4А". Лафети для 85-мм гармати майже не відрізнялися від лафетів для 85-мм гармати зразка 1939 року (незначні зміни в накатнику і прицілі).

Технічні характеристики: калібр – 85 мм; початкова швидкість снаряда – 880 м/сек; найбільший кут піднесення – 82°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 4500 кг; бойова швидкострільність – 20 постр/хв; досяжність по висоті – 12000 м; найбільша дальність стрільби – 18000 м; вага снаряда осколочного – 9,2, бронебійного – 9,2-9,54 кг.

90-мм зенітна гармата М2

90-мм зенітна гармата М2 призначена для протиповітряної оборони об'єктів військ і території країни. Гармата розроблена в США 1942 року і в роки війни постачалася до СРСР за ленд-лізом. Завдяки високим бойовим якостям, які полягали в значній швидкострільності, великій досяжності по висоті та дальності, а також завдяки потужному снаряду, 90-мм гармата могла ефективно боротися майже з усіма літаками німецької авіації. Конструкція гармати дозволяла використовувати її також і для стрільби по наземних рухомих і нерухомих цілях.

Технічні характеристики: калібр – 90 мм; початкова швидкість снаряда – 823 м/сек; найбільший кут піднесення – 80°; кут горизонтального обстрілу – 360°; вага в бойовому положенні – 6000 кг; бойова швидкострільність – 10-12 постр/хв; досяжність по висоті – 11000 м; найбільша дальність стрільби – 17700 м; ; вага снаряда осколочного – 9,55-10,63, бронебійного – 10,63 кг.

Звуковловлювач ЗТ-2

У 1929-1930 роки в СРСР прийняли на озброєння звуковловлювач ЗТ-2, який розміщався на візку і складався з чотирьох рупорів, що закінчувалися складною системою труб-резонаторів. Слухачі, направляючи рупори в потрібний бік, могли в ясну безвітряну погоду виявляти літак на відстані 20-25 кілометрів. 1931 року конструктор П.Г.Давидов розробив систему "Прожзвук", яка складалася зі з'єднаних синхронною передачею звуковловлювача та зенітного прожектора. Коли звуковловлювач виявляв літак і супроводжував його, прожектор автоматично повертався у тому ж напрямку. В потрібний момент вмикався світловий промінь, який несподівано освітлював літак супротивника. Винищувальна авіація чи зенітна артилерія знищували освітлену ціль. У ході війни створили звуковловлювачі ЗТ-5, що отримали застосування в системах "Прожзвук-4" і "Прожзвук-5". Новий звуковловлювач монтувався на автомобілі ЗІС-6, мав більш досконалу систему рупорів і спеціальний коректор, який дозволяв враховувати вплив вітру на визначення азимута цілі. За допомогою ЗТ-5 прожектористи доводили відсоток освітлення ворожого літака з першого променя до 30-42%.

Чёрная смерть

«Я не призываю больше тебя к осторожности. Одного требую как твоя мать – ты их побольше убивай за Веру, за таких людей… Убивай пулемётами, пушками, бомбами. Хоть винтами своей машины руби…»

Так ему, молодому лётчику штурмовику Николаю Дёмину, главному герою романа Геннадия Семенихина "Жили два друга", писала из освобождённой деревни, где оккупанты повесили за связь с подпольем его младшую сестру, мать. И вот лётчику представилась возможность выполнить материнский завет. Возвращаясь с успешно выполненного боевого задания по штурмовке войск противника, Николай шёл замыкающим в группе. Внезапно чуть в стороне внизу он увидел огромную колонну фашистских войск. "На несколько километров растянулась вражеская колонна. Это шли резервы к передовой. Шоссе было забито огромными четырёхосными немецкими грузовиками, рядами солдат, двигавшихся размеренным шагом по серой асфальтовой полосе к линии фронта. Строки материнского письма всплыли перед его глазами. "Мама, ты напутствовала меня лучше любого командира, у нас еще никто так не атаковал. Я буду первым!" –прошептал он спёкшимися губами. Без команды старшего бросил машину в отвесное пике. В расчерченной на лобовом стекле сетке прицела увидел быстро надвигающееся шоссе, забитое врагами, и ненависть охватила его. Он разом сбросил две бомбы и дал длинную очередь из пулемётов и пушек. Огненные трассы разорвали пыльный нагретый воздух. Две машины запылали на шоссе, третья, четырёхосная, перевернулась и, раскалываясь, полетела под откос. Дёмин жал на гашетки. Но вот грохот пулемётов и пушек перестал сотрясать корпус штурмовика, и Дёмин понял – боеприпасы кончились. А лавина фашистских солдат продолжала двигаться к фронту. Гибель трех автомашин не в состоянии была нарушить ритма этого движения. И тогда Дёмин, сделав вид, что уходит от цели, скользнул за потемневший перед закатом край леса, минуту летел курсом на запад и оттуда зашёл в тыл медленно движущейся колонне. Бреющим полётом называется в авиации полёт на высоте от двадцати пяти до пяти метров. Когда штурмовик Дёмина навис над фашистской колонной, стрелка высотомера стояла почти на ноле. Он настигал колонну на скорости, от которой нельзя уже было спастись ни конному, ни пешему. Строй оцепеневших от ужаса людей наплыл на нос ИЛа. Дёмин почувствовал мелкие толчки. Винтом своего "Ильюшина" рубил он фашистов, неся врагам страшную, невиданную доселе смерть. Всего несколько секунд продолжалась эта атака, во все стороны прыгали солдаты в грязно-зелёных мундирах, с ужасом застывали на шоссе, поднимая вверх руки…"

Конечно же, это – строки из художественного произведения. Но, с одной стороны, автор этого романа Геннадий Семенихин, будучи корреспондентом центральной газеты ВВС "Сталинский сокол", неоднократно совершал боевые вылеты на штурмовике Ил-2 в качестве воздушного стрелка и участвовал в боях, оттуда – такое хорошее знание темы и десятки произведений, написанных им о лётчиках-штурмовиках. А с другой стороны, ведь называли же фашисты этот самолёт, который у нас любовно именовали "горбатым", Schwarzer Tod, что в переводе с немецкого означает "Чёрная смерть"?! Так почему бы и нет?* Почему не предположить, что в основу небывалого подвига старшины Дёмина, разогнавшего винтами пропеллера своего самолёта колонну в 5000 гитлеровцев, не лёг реальный боевой эпизод, имевший место на самом деле?..

Так что же представлял собой этот легендарный штурмовик Ильюшина?

Это был самый массовый в истории боевой самолёт. Всего было выпущено более 36 тысяч самолётов этой модификации. Создавался этот самолёт в ОКБ-240 под руководством Сергея Владимировича Ильюшина.

Прототип самолёта получил наименование БШ-2 (заводское наименование ЦКБ-55). Свой первый полёт он совершил 2 октября 1939 года (лётчик-испытатель В. К. Коккинаки). Он представлял собой одномоторный моноплан смешанной конструкции с нижним расположением крыла. Главная особенность заключалась во включении брони в силовую схему планера самолёта. Броня корпуса заменила собой каркас и обшивку всей носовой и средней части фюзеляжа. Несущий бронекорпус, клёпаный из гомогенной стальной брони АБ-1 (АБ-2), закрывал двигатель, кабину пилота, радиаторы и некоторые агрегаты (на прототипе бронекорпус защищал также бортстрелка). Прозрачная лобовая броня козырька кабины имела толщину 64 мм и выдерживала 7,62 мм бронебойную пулю с нулевой дистанции.

Нельзя не отметить о существовании ошибочного мнения о том, что самолёт изначально был сконструирован двухместным, но по указанию военного руководства страны Ильюшин был вынужден переделать штурмовик в одноместный. Как известно, с отсутствием оборонительного вооружения Ил-2 были связаны неоправданно большие потери этих самолётов в первый год Великой Отечественной войны.

На самом деле самолёт был изначально именно двухместным, а его одноместный вариант – инициатива самого Ильюшина, поскольку на испытаниях БШ-2 показал неудовлетворительные лётные качества. Так, его скорость, скороподъёмность и дальность были ниже требований, заявленных ВВС. В то же время над бронированным штурмовиком работали и другие советские конструкторы. Чтобы спасти свой штурмовик, в условиях конкуренции с другими конструкторскими бюро, Ильюшин в инициативном порядке создал его одноместную версию. Бортстрелок был удалён, что существенно сократило объём бронекорпуса; на место стрелка был установлен дополнительный топливный бак и дополнительное бронирование; задней центровки по массе, что также вызывало нарекания – она ухудшала управляемость, не стало. Сэкономленная масса позволила штурмовику удовлетворять предъявляемым к нему требованиям по скорости, а дополнительный бак повысил дальность полёта.

Однако, столкнувшись с большими потерями Ил-2, не имевших оборонительного вооружения, ВВС потребовали от Ильюшина вновь сделать самолёт двухместным, что и было реализовано к концу 1942 года. Однако, изменить бронекорпус уже не было возможности, поэтому бортстрелок находился вне бронекорпуса и был защищён лишь 6-мм листом брони со стороны хвоста. При этом защита пилота со стороны задней полусферы осуществлялась поперечной бронёй марки "ХД" толщиной 12 мм (+6 мм бронеспинка), входившей в схему бронекорпуса. Бронекорпус, защищающий обоих членов экипажа, получила лишь позднейшая модификация самолёта – Ил-10, выпуск которой был начат в 1944 году.

Ил-2 имел поршневой 12-цилиндровый двигатель АМ-38 с 60° V-образным развалом цилиндров жидкостного охлаждения. Этот двигатель мощностью в различных вариантах от 1620 до 1720 л. с. был разработан в ОКБ Микулина.

Вооружение штурмовика состояло из 2 пушек в консолях крыла (первоначально – 20 мм ШВАК, в основной серии – 23 мм ВЯ, в противотанковом варианте – 37 мм, испытывался образец и с пушками калибра 45 мм), 2 пулемётов ШКАС (крыльевых), авиабомб, контейнеров ПТАБ и реактивных снарядов РС-82 или РС-132. Кроме того, в качестве оборонительного вооружения на двухместных вариантах устанавливался пулемёт УБТ калибром 12,7 мм.

Различные технологические и конструктивные изменения вносились постоянно. Так, например, в конце 1941 года на некоторые экземпляры из-за нехватки материалов устанавливали хвост из дерева, с дополнительными внешними рёбрами жёсткости. Менялось бронирование, вооружение.

Выпускались такие модификации штурмовика, как Ил-2 одноместный и двухместный, Ил-2 АМ-38Ф (вариант с форсированным мотором АМ-38Ф, имевший большую взлётную мощность), Ил-2 КСС (крыло со "стрелкой" – серийная модификация Ил-2 АМ-38Ф с тем же двигателем АМ-38Ф, но форсированным до 1720 л. с., с некоторыми аэродинамическими и конструктивными улучшениями), Ил-2 М-82 (опытный вариант одноместного штурмовика, оборудованный мотором воздушного охлаждения М-82 с взлётной мощностью 1675 л.с.), Ил-2 ШФК-37 (опытный одноместный вариант штурмовика с мотором АМ-38, вооружённый, помимо двух крыльевых пулемётов ШКАС, двумя 37-мм авиационными пушками конструкции ОКБ-15 Б. Г. Шпитального ШФК-37), Ил-2 НС-37 (серийная модификация двухместного Ил-2 АМ-38Ф, на который с целью повышения противотанковых свойств штурмовой авиации устанавливались две пушки калибра 37 мм 11П-37 ОКБ-16 с боекомплектом по 50 снарядов на пушку, без реактивных снарядов, с бомбовой нагрузкой 100 кг в нормальном варианте и 200 кг), Ил-2 НС-45 (опытный экземпляр самолёта Ил-2 АМ-38ф с двумя крыльевыми пушками НС-45), а также некоторые другие, не пошедшие в серийное производство, модификации.

Серийное производство этих самолётов началось в феврале 1941. Первые серийные Ил-2 изготовлены в Воронеже на заводе № 18 (в ноябре 1941 года завод эвакуирован в Куйбышев). Ил-2 серийно производился на авиационных заводах № 1, № 18 в городе Куйбышеве и на авиационном заводе № 30 в городе Москве. Некоторое время в течение 1941-42 годов самолёт выпускался заводом № 381 в Ленинграде и Нижнем Тагиле.

Потери штурмовиков Ил-2 за годы войны составили 23 600 единиц, из которых чуть более половины, 12 400 – потери боевые. За четыре года ВВС Советского Союза потеряли 7837 лётчиков-штурмовиков. Общая выживаемость Ил-2 за войну составила около 53 самолёто-вылетов на одну безвозвратную потерю. В течение всей войны выживаемость в штурмовой авиации была ниже, чем в бомбардировочной и истребительной, несмотря на то, что Ил-2 превосходил по защищённости все советские самолёты. Причина этого – тактика применения. Илы большую часть времени висели над линией фронта на небольших высотах, притягивая к себе огонь всей вражеской зенитной артиллерии.

За годы войны было подготовлено 365 штурмовых авиаполков.

Штурмовик Ил-2 принимал участие в боях на всех театрах военных действий Великой Отечественной войны, а также в советско-японской войне. Ил-2 принял активное участие также и в борьбе с противником в составе ВВС Балтийского, Черноморского и Северного флотов. Наряду с традиционной "работой" по наземным объектам и целям (вражеские аэродромы, позиции войск и зенитной артиллерии, порты и береговые укрепления и др.). Штурмовая авиация результативно атаковала и надводные цели, применяя топмачтовое бомбометание. К примеру, за время боёв в Заполярье на боевом счету 46-го ШАП ВВС СФ более 100 потопленных судов противника.

После окончания войны СССР "поделился" своими штурмовиками с братскими странами формируемого социалистического лагеря. Так, ВВС Народной Республики Болгария получили 120 боевых Ил-2 и 10 учебных Ил-2У, ВВС Чехословакии – 33 боевых Ил-2 и 2 учебных Ил-2У, ВВС Польши получили 250 штурмовиков Ил-2 между 1944 и 1946 годами, ВВС Монголии – 78 штурмовиков Ил-2, ВВС Югославии также получили 213 самолётов различных модификаций и эксплуатировали их до 1954 года.

Самолёту-солдату Ил-2, прозванному фашистами "чёрная смерть", а советскими воинами – "горбатый", за особенности фюзеляжа, или "летающий танк", за огневую мощь и броню, установлено немало памятников в Российской Федерации. С постаментов Илы застыли, стремясь ввысь, в городе-герое Новороссийске, в городах Самаре и Воронеже, в Истре и Дубне, в посёлке Лебяжье Ленинградской области. А полтора года назад, 27 сентября 2011 года, восстановленный в новосибирской компании "Авиареставрация" Ил-2 по-настоящему поднялся в небо и 7 ноября 2011 года он участвовал в Параде Памяти в Самаре.

Алексей Тригуб.

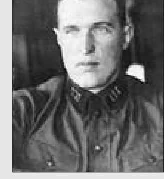
ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

13-19 травня

13 травня 1913 р. відбувся перший політ аероплана "Російський витязь" конструкції Ігоря Сікорського.

13 травня 1946 р. *вийшла постанова про розвиток реактивного озброєння. День народження радянської ракетно-космічної промисловості.*

13 травня 1953 р. *розпочались льотні випробування літаючої мішені "201" (у серії – Ла-17)*



13 травня 1898 р. *народився організатор розробок ракетної техніки в СРСР Б.С.Петропавловській.*

14 травня 1908 р. *перший політ літака з пасажиром – У. Райт і його механік Ч. Фарнес.*

14 травня 1954 р. *народився перший відповідальний редактор газети "Крила України" С.Б.Свенцицький.*

15 травня 1908 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой Радянського Союзу О.Г.Кочетков.*

15 травня 1953 р. *було підписано угоду СРСР і КНР, за якою у Китаї за допомогою СРСР було побудовано 12 авіазаводів.*

15 травня 1958 р. *з космодрому Байконур запущено третій ШСЗ масою 1327 кг. Перша важка наукова лабораторія..*

15 травня1963 р. *прийнята на озброєння перша БРПЛ з підводним стартом (Р-21) розробки КБ В.П. Макєєва.*

15 травня 1987 р. *відбувся перший запуск важкої ракетиносія "Енергія".*

16 травня 1916 р. *випущено перший серійний літак "Анаде" "Заводу аеропланів Анатра" (м.Одеса).*

16 травня 1938 р. *народився штурман-випробувач О.А.Маnаєв.*

16 травня 1938 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР В.О.Жильцов.*

16 травня 1938 р. *відбувся перший політ літака Полікарпова І-153.*

16 травня 1946 р. *організовано НДІ реактивного озброєння (НДІ-88) МО СРСР, (зараз – РКК "Енергія", Росія).*

16 травня 1958 р. *народився льотчик-випробувач АНТК "Антонов" (1994 – 2006) В.Я.Горовенко.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

13-19 травня

16 травня 1959 р. *народився начальник Управління спеціальних операцій ГШ ЗС України Ю.С.Серветник.*

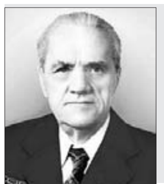
17 травня 1919 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу В.Д.Лавріненков.*

17 травня 1938 р. *відбувся перший політ навчального двомоторного літака АІР-17 (прототип УТ-3) ОКБ Яковлєва, М.А.Ліпкін;*

17 травня 1951 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой Росії Є.І.Фролов.*

17 травня 1956 р. *прийняли на озброєння першу в СРСР систему ракетного керованого озброєння винищувачів "повітря-повітря" С-1-У з УР К-5 (РС-1У) і літаком МіГ-17ПФУ.*

17 травня 2001 р. *в Україні завершено ліквідацію останнього стратегічного бомбардувальника-ракетоносця Ту-95МС.*



18 травня 1908 р. *народився вчений і конструктор систем управління Н.А.Пілюгін.*

18 травня 1953 р. *Жаклін Кокран (США) першою з жінок-льотчиць подолала звуковий бар'єр.*

18 травня 1953 р. *виконано перший політ літака DC-7.*

18 травня 1969 р. *народився начальник Центрального управління підготовки та повсякденної діяльності військ (сил) ЗС України О.В.Таран.*

18 травня 1973 р. *відбувся перший пуск уніфікованого РН "Союз-У" (розробник і виробник ГНПРКЦ "ЦСКБ-Прогрес").*

19 травня 1911 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой Радянського Союзу І.М.Сухомлін.*

19 травня 1920 р. *народився маршал авіації М.М.Скоморохов.*

19 травня 1947 р. *здійснив перший політ серійний дальній бомбардувальник Ту-4, екіпаж М.С.Рибка.*

19 травня 1971 р. *здійснено запуск АМС "Марс-2". Орбітальний блок апарата став першим штучним супутником Марса, спускальний апарат – перший земний посланець, який доставив вимпел на поверхню планети.*

19 травня 2008 р. *відбувся перший політ літака "Суперджет-100" (авіакомпанія "Сухой").*

"Літаючий барс"

Сьогодні, переглядаючи черговий кінобойовик на тему Великої Вітчизняної, навіть й думки не допускаєш, що так могло бути насправді. Та глядачам подобається. Хоча та війна знає безліч вражаючих фактів, людських доль, котрі або пройшли повз сценаристів, або забулися на полицях фільмофонду.

На початку 60-х вже знаний кінорежисер, творець знаменитої "Балади про солдата" звернувся до тричі Героя Радянського Союзу Олександра Покришкіна з проханням допомогти найти прототип льотчика – героя наступного кінофільму. Прославлений Олександр Покришкін зауважив: "Якщо знімати такий фільм, то знімати про Бабака. Він один з найкращих льотчиків тієї війни". Так вийшов фільм "Чисте небо" про льотчика-аса, який, потрапивши в руки фашистів, виявив нечувану стійкість і вийшов з гітлерівського полону нескореним. Це доля Героя Радянського Союзу Івана Ілліча Бабака.

Народився Іван Ілліч Бабак 26 липня 1919 року в селі Олексіївці Нікопольського району на Дніпропетровщині. В 1939 році закінчив Запорізький педагогічний інститут і одночасно аероклуб. Працював учителем хімії і біології. У жовтні 1940 року був призваний на службу до лав Радянської армії в прикордонну зону Литви і наприкінці цього ж року направлений на навчання в Сталінградську військову авіаційну школу, яку закінчив у квітні 1942 року.

Бойовий шлях Героя Радянського Союзу, аса-покришкінця Івана Ілліча Бабака – це траєкторія довжиною в 1036 воєнних днів. Він був символом безстрашності й відваги. За сміливість, хоробрість та відчайдушність бойові побратими називали його "літаючим барсом". На рахунку Івана Ілліча – 333 бойових вильоти, 103 повітряних бої, 37 збитих ворожих літаків. І єдиний за всю війну стрибок з парашутом з палаючого літака.

У книзі "Небо війни" тричі Герой Радянського Союзу Олександр Покришкін, згадуючи події 1944 року, розповідає: "…як легенда, з вуст у вуста передавався випадок, який стався на залізниці перед самим відходом німців. Залишаючи місто, фашисти вирішили вивезти в Німеччину всіх працездатних жителів, що залишилися, головним чином дівчат. Але це їм не вдалося зробити. Коли ешелон відійшов від станції, в небі раптом з'явилися літаки з червоними зірками на крилах. Радянські льотчики ніби відчували, що це за поїзд. Вони стріляли не по вагонах, а по паровозу і розбили його. Ешелон зупинився. Німецькі конвоїри, зачувши близьку стрілянину, розбіглися. А тут підійшли наші війська. Так льотчики врятували кілька сотень жителів міста.

Ми подвійно пишалися героями цієї правдивої легенди. Адже вони були льотчиками нашого полку. Той паровоз, який віз радянських людей на фашистську каторгу, знищив не хто інший, як ведучий групи Іван Бабак."

Останній для Бабака виліт стався за півтора місяця до завершення війни. Шістнадцятого березня 1945 року комдив полковник Покришкін поставив завдання командиру полку Герою Радянського Союзу капітану Івану Бабаку: "Підбери підходящих льотчиків. У містечку Лацбан німецька кіногрупа на чолі з доктором Геббельсом знімає фільм про звірства більшовиків. Потрібно виявити в колоні автомобіль Геббельса і знищити".

Геббельсу тоді пощастило. Найвірогідніше, що чітко спрацювала фашистська розвідка, – замість того, щоб рухатись колоною, автомашини роз'їхались у різні сторони.

Вже на підльоті до цілі винищувачі одержали повідомлення, що завдання відміняється. Щоб не повертатися з повним боєкомплектом додому, винищувачі вирішили пошукати підходящу ціль. Невдовзі побачили військовий ешелон. Іван Ілліч почав тренувати молодого напарника у стрільбі по наземних цілях. Під час однієї з атак його винищувач був підбитий і загорівся. Наказавши напарнику повертатися на аеродром, Бабак спрямував свій літак униз, а сам випав з кабіни. Парашут розкрився на мінімальній висоті… В той вечір в полку вшанували пам'ять загиблого капітана Бабака.

З обгорілим лицем і ногами, непритомний, він потрапив у розташування німецьких артилеристів. Під час допиту 26-річного капітана запитали, чи є у нього якесь бажання. Передбачаючи можливі наслідки подальшого перебування в німецькому полоні, Іван Ілліч попросив, щоб його розстріляли відразу. Його вивели за розташування частини. Тричі німець ставив полоненого обличчям до дерева, не бажаючи стріляти в груди. Кожного разу Бабак обертався, щоб зустріти смерть у лице. Смерть не витримала і відступила: від бліндажа загелготіли солдати, замахали руками. Вирок відмінили. Під'їхав бронетранспортер, і льотчика повезли на допит до вищого начальства. Допитував Бабака начальник оперативного відділу генштабу німецьких ВПС. Німці із задоволенням демонстрували успіхи своєї розвідки. Вони знали практично усе про командирів наших ВПС. Показували навіть фотографії Покришкіна. Як ці фотокартки потрапили до німців?

Пропонували зустріч з Геббельсом, а також за збереження життя виступити зі зверненням до радянських солдатів. Він відмовився категорично. Зрештою, один із високих чинів наодинці запитав, чи зможе Бабак у разі приходу наших військ підтвердити гуманне ставлення до нього з боку німецького командування. Він відповів, що завжди говорив і буде говорити тільки правду. Смерть відступила і цього разу.

Далі був табір для військовополонених. Загноїлася обгоріла нога. Його врятували полонені американські лікарі, які на той час перебували у таборі.

Війна завершувалася. Із заходу підступали війська союзників. Нацисти, замітаючи сліди, погнали таборян на схід. Але за кілька кілометрів від колючої проволоки нещасних чекала команда карателів. На смерть ішли колоною. Попереду гриміли постріли, падали в провалля трупи, а задні намагалися допитатись у конвоїрів, куди їх ведуть. До смерті залишалося кілька сот метрів, як раптом із-за пагорба з'явилися американські танки. Карателі кидали зброю, похапцем зривали з плечей погони, в розпачі піднімали вгору руки. Але озвірілі від люті смертники рвалися до них і буквально змішували із землею. Іван Бабак знову розминувся зі смертю.

Деякий час колишні в'язні без нагляду перебували в оточенні американської армії. Потім підійшли радянські частини. Вишикували всіх у колону, приставили конвой і повели до фільтраційного табору. Під час руху колону обігнав автомобіль з авіачастини. В Івана Бабака здригнулося серце: свої! Він щосили гукнув, аби в колоні передали авіаторам:

– Скажіть Покришкіну, що Бабак живий!

Ці слова вмить прокотилися над людськими головами і наздогнали автомашину.

Колона рухалася далі. Якесь роздвоєне почуття переповнювало душу повітряного аса: скільки чекав зустрічі з нашими солдатами, скільки думав про волю, про звільнення з полону… Нарешті, ось вона – воля, ти серед своїх! Але замість радісної зустрічі тебе знову ведуть під конвоєм.

Тепер уже свої "охоронці".

У колоні йшов разом із Бабаком один льотчик. У нього були зламані ребра. Він задихався і час від часу спльовував під ноги криваву піну. Під час перепочинку в якомусь містечку хлопці роздобули йому німецький велосипед. Мовляв, докотимо гуртом, все-таки легше буде переносити біль. Але цей велосипед впав в око одному з конвоїрів. Він забрав його собі. Колишні в'язні почали йому докоряти: це ж не по-людськи! А у відповідь почули зневажливе:

– Він все одно здохне! Яка різниця: одним власівцем буде більше чи менше!

В ту ж мить від групи солдатів відділився Іван Бабак. Підійшовши до зухвалого охоронця, він зняв чобіт і щосили ляснув халявою по нахабній пиці. Мерзотникам він не вмів прощати. Для нього не було різниці, чия це мерзота: німецька чи наша, доморощена.

Потім був трибунал. Його прирекли до розстрілу. Кинули у підвальне приміщення. У підвалі було повно німецьких офіцерів. Раптом із глибини долинула російська мова. Там сиділи полонені-власівці. Один в'їдливо зауважив:

– Ну що, сталінський соколику? Воювали по різні боки, а помирати будемо разом? Від своїх!

Іван від безсилля заплакав. Не такою він бачив свою останню дуель зі смертю. Але що міг вдіяти у цій ситуації?

Ще й не вечоріло, як знадвору хтось гукнув його на вихід. Тільки-но вийшов на свіже повітря і вмить потрапив в обійми:

– Ілліч!

Лише свої його так називали. Але тут були зовсім не знайомі льотчики.

– Не впізнаєш? У Польщі разом були! У перерві між боями підліковувалися! Згадав?

Це були льотчики із сусідньої частини. Вони розповіли, що про його долю вже знає Покришкін. Незабаром по нього приїдуть із рідного полку.

– А ви дивіться! – пригрозили конвоїрам. – Хоч одна волосина впаде з голови цієї людини, ми приїдемо і всіх отут без трибуналу перестріляємо!

І знову смерть відмінила своє побачення винищувачу Івану Бабаку.

– Зробити зрадниками усіх, без винятку, військовополонених – це нечувана підлість і цинізм сталінської системи, – говорить Іван Ілліч Бабак. – Ця система розвинутіша, цинічніша і набагато зневажливіша для усіх нас порівняно з німецькою. Гадаю, німці такого не придумали б. Де це бачено, щоб командир прославленого на фронті покришкінського полку через місяць полону був кинутий у табір як ворог народу?

А в цей час громив фашистів літак з надписом: "За Ваню Бабака!"

Школярі з Маріупольської школи на зібрані гроші побудували літак, а його товариші по дивізії, вважаючи Івана загиблим, відмічали на "іменній" машині кількість знищених фашистських літаків, автоколон і залізничних ешелонів.

Через сім місяців радянського полону несподівано прийшло звільнення. Хтось поставив перед Сталіним питання про звільнення Героїв Радянського Союзу. Із концтабору Бабак вийшов з довідкою: "Пройшов перевірку в Алкінському таборі за 1-ю категорією без зауважень".

До 1947 року Іван Ілліч командував 32-м гвардійським винищувальним авіаполком. В 1947 році закінчив Вищі офіцерські льотно-тактичні курси. Проте з 1949 року капітан І.І.Бабак – в запасі, а потім у відставці.

Невдовзі він переїхав до Полтави, де став вчителем хімії, а потім – директором школи №7. Бувало по-всякому. Незмінними залишалися тільки дві його риси: любов до життя та ненависть до мерзоти. Нікому він не міг прощати підлості: ні відкритим ворогам, ні загримованим під доброзичливість лицемірам. Така його життєва траєкторія польоту. Побратими по зброї називали його "літаючим барсом".

Помер Іван Ілліч Бабак 24 червня 2001 року.

За мужність і героїзм, проявлені у роки Великої Вітчизняної війни, значний особистий внесок у захист Батьківщини від фашистських загарбників та з метою підвищення рівня військово– патріотичного виховання особового складу Військово-Повітряних Сил України на бойових традиціях фронтового покоління захисників Вітчизни наказом Міністра оборони України №257 від 9 серпня 2000 року капітана у відставці Бабака Івана Ілліча зараховано почесним солдатом військової частини А2524 Полтавського авіагарнізону. Його ім'ям названий один з винищувачів прославленої миргородської авіабригади.

Віктор Гедз. "Крила України".

Наукові досягнення часів Великої Вітчизняної

На світанку 22 червня 1941 року, без оголошення війни, німецька армія обрушилася всією міццю на радянську землю. Тисячі артилерійських гармат відкрили вогонь по радянській території. Авіація атакувала аеродроми, військові гарнізони, вузли зв'язку, командні пункти Червоної армії, найбільші промислові об'єкти України, Білорусії, Прибалтики. Почалася Велика Вітчизняна війна. Вона тривала 1418 днів і ночей – майже 4 героїчних і трагічних роки. У цей важкий час трудився весь радянський народ. Посилені роботи проводилися як на фронті, так і в тилу. У ці дні разом з радянським народом і його героїчною армією билися і люди науки, нескінченно віддані своїй справі і Батьківщині. Всі основні напрями наукових досліджень були зорієнтовані на розгром ворога.

Роки війни стали часом сміливих і оригінальних творчих рішень, високого підйому творчої думки вчених і конструкторів. Тематика наукових досліджень швидко перебудовувалася на військовий лад.

Велике значення надавалося об'єднанню зусиль інженерів, конструкторів і вчених, практиків і теоретиків у справі вдосконалення технологій виробництва танкової броні. Для цього потрібно було скласти новий сплав. Вчені почали розробку сплаву сталі з легуючими елементами, у результаті чого отримали сплав з нікелем, який надав сталі в'язкості, механічної міцності та корозійної стійкості. У результаті збільшення міцності зменшилася товщина броні і зросла маневреність бронетанкової техніки через зменшення її ваги. Також був застосований не прямий кут 90 градусів, а 45 град. кут нахилу, тобто можливість рикошету снарядів ворога від корпуса танка. За рахунок цього збільшилася виживаність машини в бою.

Потрібно було створити машину, яка не боялася б ні кулемета, ні колючого дроту. Три якості танка – вогонь, швидкість, броня – повинні були так поєднуватися в конструкції, щоб жодна з них не приносилася в жертву іншим. Радянськими конструкторами на чолі з М.Кошкіним був створений кращий танк періоду Другої світової війни – Т-34. Вже в перші дні війни у прикордонному містечку Перемишль група Т-34 без втрат для себе відбила атаки 50-ти фашистських танків. Німецький генерал Блюментрід писав: "У районі Верша (Московська обл.) танки Т-34, як ні в чому не бувало, пройшли через бойові порядки 7-ї піхотної дивізії, досягли артилерійської позиції і розчавили гармати, що знаходилися там. Цілком зрозуміло, як вплинув цей факт на моральний стан німецьких піхотинців.

У бездоріжжя, коли німецькі танки безнадійно грузли в багнюці, танк Т-34 залишався єдиним танком, якому грязюка була не страшна, адже він мав мінімальну вагу. Башта танка була рекордно швидкою. Вона давала повний оберт за 10 секунд замість звичайних 35. Завдяки невеликій вазі і розміру, повороткість танка була чудовою, броня з підвищеним вмістом нікелю не тільки найміцніша, але мала і найвигідніші кути нахилу, а тому була невразлива. У найкоротші терміни, дні і безсонні ночі напруженої праці, люди тижнями не виходили з холодних цехів і в кінці 1941 року відправили на фронт ешелон з бойовими машинами. Прославлений маршал І.Конєв писав: "Не було кращої бойової машини ні в одній армії. До самого закінчення війни Т-34 залишався неперевершеним. Як ми були вдячні за нього нашим уральським робочим, інженерам!"

У знаменитому танковому бою на Курській дузі, в якому гітлерівці розраховували оточити наше угруповання військ, особливі надії вони покладали на свої 2700 нових важких танків "тигр" і "пантера". 12 липня 1942-го біля станції Прохорівка стався один з найбільших танкових боїв Великої Вітчизняної війни за участю знаменитого радянського танка Т-34. Згодом німецький військовий історик писав, що саме тоді була зламана шия фашистським бронетанковим військам.

Чудові результати давало впровадження у виробництво потокової системи, яка народилася на підприємствах Москви. Вона дозволяла при невеликих витратах різко збільшити випуск військової продукції з меншим числом робітників. На окремих підприємствах в результаті застосування потокової системи продуктивність праці зросла в 1,5-2 рази.

Саме тому ні наші противники, на яких працював весь арсенал Європи, ні наші союзники, котрі володіли високорозвиненою промисловістю, до самого кінця війни так і не зуміли здійснювати зварювання танків автоматами, та ще на конвеєрах, а наша танкова промисловість змогла це зробити в неймовірно складних умовах початку війни. Радянські танкобудівники розробили і успішно освоїли виробництво методом штампування башти танка Т-34, найбільш швидкісного і маневреного з усіх видів бронетехніки тих часів.

З травня 1942 по травень 1945 року у всій промисловості продуктивність праці збільшилася на 43%, в оборонних галузях – на 121%.

За даними Держплану СРСР, у 1941-1945 рр. радянська військова промисловість виробила літаків, танків і САУ (самохідних артилерійських установок) у два рази більше ніж гітлерівська Німеччина за той же період.

Важкі та середні радянські танки, особливо прославлений Т-34 і самохідні артилерійські установки, перевершували за своїми технічними якостями не тільки німецькі "тигри" і "пантери", САУ "Фердинанд", а й усі закордонні машини аналогічного плану.

Безперервно підвищувалася якість та вогнева міць артилерійсько-стрілецького озброєння, але це було не єдиним завданням. Так, вчені і робітники Ленінграда продовжували трудитися в неймовірно важких, нелюдських умовах. Зима 1941-го була ранньою. Холоднеча ночами стояла така, що вода в радіатори машин перетворювалася на лід, а антифризу не вистачало. Потрібен був антифриз не зі спирту, а з чого-небудь іншого. Для випробування сумішей текстильного комбінату був виділений легкий танк БТ-7. У лабораторії розгорнулася цілодобова, виснажлива робота, але блокадний антифриз був створений вчасно. Проте виникла нова проблема: в Ленінграді почали закінчуватися запаси бензину. Авіаційного палива залишилося на пару тижнів, а автомобільного тільки на 7 днів. Військова рада і штаб фронту звернулися до вчених з новим завданням – виготовити замінник бензину з речовин, наявних у місті. За кілька днів у лабораторії був розроблений метод каталітичного крекінгу, що дозволяє отримати непогане пальне з ялицевої олії, яка малася у величезних кількостях (запасах) на парфумерних фабриках.

Ленінградці, вчені обложеного міста зробили великий внесок у справу перемоги. Так, Охтінський пороховий завод, який після громадянської війни практично припинив виробництво, з початком ВВв почав випускати порох, відчуваючи гостру потребу в працівниках, сировині, енергії. Хіміки Охти не припиняли випуск пороху та інших піротехнічних засобів для військових потреб. За відмінну і героїчну роботу хімкомбінат № 57 був нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора.

Восени 1941 року, захопивши найближчі аеродроми навколо Ленінграда, німці приступили до методичного знищення міста систематичними бомбардуваннями. Але вороги розуміли, що фугасними бомбами не вдасться швидко зрівняти із землею таке велике місто. Пожежі – ось на що вони розраховували. Ленінградці долучилися до активної боротьби з пожежами.

У горищних приміщеннях промислових підприємств, музеїв, житлових будинків були встановлені ящики з піском, щипці. Люди чергували на горищах вдень і вночі. Але, незважаючи на це, не всім пожежам змогли запобігти. Зокрема, 8 вересня 1941 року бомбардування спричинили 178 пожеж. Горіли цілі квартали, мости, жировий завод. На знаменитих Бадаєвських складах згоріло 3 тис. тонн борошна, 2,5 тис. тонн цукру. Тут виник вогняний смерч, який бушував більше 5 годин. 11 вересня 1941-го фашисти підпалили торговий порт. Факелом на суші і на воді горіла нафта.

Потрібно було терміново шукати способи вогнезахисту. Відомо, що кращі антипірени (речовини, що знижують горючість) – це фосфати, які при розкладанні поглинають тепло. На Невському хімічному комбінаті зберігалося 40 тис. тонн суперфосфату найціннішого добрива. Їм довелося пожертвувати для порятунку міста. Була виготовлена суміш суперфосфату і води у співвідношенні 3:1. На Ватному острові обладнали випробувальний полігон, де збудували два однакових дерев'яних будинки. Один з них обробили протипожежною сумішшю. У кожен дім поклали запалювальні бомби і привели їх в дію. Необроблений будинок спалахнув як сірник. Через 3 хв 20 сек від нього залишилося лише тліюче вугілля. Другий же будинок не згорів. На його дах поклали ще одну бомбу, підірвали. Розплавився метал, але будинок не згорів.

За один місяць вогнезахисною сумішшю було покрито близько 90% горищних перекриттів. Окрім житлових будинків і промислових будівель, з особливою ретельністю були оброблені антипіренами горища та перекриття історичних пам'ятників і культурних скарбів: Ермітажу, Російського музею, Пушкінського дому, Публічної бібліотеки. На Ленінград впали тисячі фугасних і десятки тисяч запалювальних бомб, але місто не згоріло.

З перших днів війни суто військовими справами займалися і такі видатні вчені, як Ігор Курчатов та Анатолій Александров.

21 червня 1941-го, напередодні війни, група творців методу розмагнічування кораблів здавала військовій комісії спеціальне, призначене для цієї мети обладнання на одному з лінкорів в Балтійському морі. З 22 червня терміново стали встановлювати протичовнове обладнання. На Чорному морі кораблям загрожувала та ж небезпека. Закінчивши роботи на Балтиці, вчені ЛФТІ приїхали до Севастополя.

Радянська суднобудівна промисловість задовольняла потреби флоту. У роки війни було побудовано понад одну тисячу військових кораблів і катерів різних класів. Удосконалювалося озброєння, освоювалися нові технологічні засоби, нові торпеди, різні типи мін, радіолокаційні і гідроакустичні пристрої.

Авіаційна промисловість вже в першій половині 1942 року відновила і розширила свої потужності, а з другої половини того ж року стала неухильно нарощувати випуск літаків і авіадвигунів. Основні типи радянських літаків (їм протистояли відомі фірми Юнкерс, Доронье, Мессершмітт, Хейнкель та ін.), максимально пристосовані до серійного виробництва, випускалися тисячами і десятками тисяч. Наймасовішим літаком радянських ВПС став штурмовик Іл-2, прозваний нашими воїнами літаючим танком. Ворог називав його літаючою смертю. Він мав могутню бронею й озброєння. Таких бойових літаків з технічними даними, як у Іл-2, не було ні в одній країні світу. Всього за роки війни було освоєно і запущено в серійне виробництво 25 типів нових і модернізованих літаків і 23 типи авіаційних двигунів. Якщо до нападу на нашу Батьківщину фашистська Німеччина мала значну перевагу літаків новітнього типу, то в 1942-му радянська авіаційна промисловість вже випередила німецьку та її сателітів з випуску новітніх літаків. З літа 1943 року перевага в повітрі повністю перейшла на радянський бік.

Великий внесок у створення та вдосконалення нових літаків зробили талановиті авіаційні конструктори під керівництвом Архангельського, Ільюшина, Лавочкіна, Туполєва, Яковлєва та інших, а також конструкторів авіамоторів: Климова, Мікуліна, Швецова та інших.

Попри неймовірно важкі умови, Радянський Союз самостійно і за рахунок власних ресурсів забезпечив свою армію усіма необхідними і технічно досконалими засобами ведення бою.

Військове виробництво вимагало величезних ресурсів палива та електроенергії. Напруженість паливного балансу загострювалася тимчасовою втратою Донбасу і Підмосковного басейну, припиненням видобутку нафти на промислах Краснодарського краю і скороченням його в 2 рази в Грозненському районі. У 1942 році поставки народному господарству всіх видів палива в порівнянні з 1940 роком зменшилися більш ніж удвічі. У цей період паливом забезпечувалася в першу чергу військова промисловість. Нестача вугілля і нафти почасти поповнювався дровами, торфом. На дров'яне паливо були переведені залізниці Півночі, Північного Заходу та Центру СРСР, багато промислових підприємств, комунальні господарства більшості міст країни.

Головним видом палива залишалися, звичайно, вугілля і нафта. Паливо-енергетичні ресурси поповнювалися шляхом розширення вугільних баз сходу Кузбасу, Караганди, Вологди, Уралу, за рахунок відновлення видобутку на відновлених шахтах Підмосковного, а пізніше Донецького басейнів. Нафтовики освоїли за час війни родовища в Поволжі, Башкирії, Казахстані, що дозволило значно розширити видобуток і переробку нафти. На Сході країни велося швидкісне будівництво великих теплових електростанцій, які розміщувалися переважно в безпосередній близькості від родовища. Збільшувалися потужності діючих електростанцій.

Радянські геологи теж не могли залишатися осторонь, вони вирішували у той час два найважливіші завдання: розширення розвіданих запасів і виявлення нових родовищ, особливо в східних районах країни. Геологи виявили на Північному Уралі нові родовища бокситів, найбільш відоме з них отримало назву Червона шапочка. Треба сказати, що в перші два роки Великої Вітчизняної війни геологічна вивченість території Радянського Союзу зросла до такого рівня, що це багато в чому визначило економічне перетворення великих районів країни на Сході. Нові ресурси стратегічної сировини, її видобуток, який постійно збільшувався, сприяли тому, що в технологічному оснащенні радянські збройні сили стали перевершувати ворожі. І ця перевага ставала з кожним місяцем все більш відчутною. Збільшенню потужностей чорної і кольорової металургії на сході країни багато в чому сприяли вчені. Адже потужність чорної металургії зросла в східних районах на 60%, а виробництво продукції збільшилося більш ніж в 1,5 рази. Зросли, і дуже суттєво, кількість і якість продукції.

Далі буде.

До друку підготував Володимир Алєксєєв.

НАШІ НАЙКРАЩІ

Армійська четвірка – "Команда року"

У Дніпропетровську відбулася урочиста церемонія нагородження переможців конкурсу "Кращі спортивні досягнення Дніпропетровська – 2012". Спеціальна комісія, до складу якої увійшли тренери з різних видів спорту, голови спортивних федерацій, журналісти та представники спортивної громадськості міста разом з експертною групою визначили переможців конкурсу, який проводився у 13 номінаціях.

У номінації "Команда року" перемогла зіркова четвірка Дніпропетровщини – чемпіонки XXX Олімпійських ігор 2012 року з академічного веслування – представниці команди майстрів з водно-веслувальних видів спорту Центрального спортивного клубу ЗС України молодший сержант Анастасія Коженкова, молодший сержант Катерина Тарасенко, працівник ЗС України Наталя Довгодько та лейтенант Яна Дементьєва з 95-ї групи спортсменів Управління спорту Міноборони України. До речі, 1 серпня 2012 року наші дівчата завоювали перше в історії України "золото" Олімпійських Ігор в академічному веслуванні.

Конкурс "Кращі спортивні досягнення Дніпропетровська" вже став традиційним і проводиться з метою популяризації здорового способу життя та різних видів спорту.

ВСК

8-й АК готовий до чемпіонату ЗС України

У Житомирі, на спортивній базі військових частин та навчальних закладів гарнізону було проведено чемпіонат 8-го армійського корпусу з багатоборства військово-спортивного комплексу. У змаганнях брали участь кращі спортсмени-військовослужбовці з Білої Церкви, Новоград-Волинського та Бердичева.

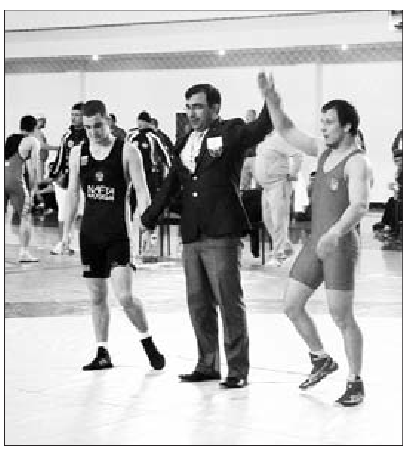
За підсумками змагань перемогу здобув старший лейтенант Леонід Давидовський, який представляв 30-ту окрему механізовану бригаду. Другим став представник 72-ї окремої механізованої бригади старший лейтенант Євген Сарнавський, а третє місце зайняв офіцер зенітно-ракетного полку лейтенант Володимир Мякіньков.

Нагороди від командира корпусу переможцям вручив тимчасово виконуючий обов'язки начальника служби фізичної підготовки і спорту майор Василь Дячук. До речі, військовослужбовці, які посіли призові місця виконали II-й спортивний розряд з військово-прикладних видів спорту.

За підсумками змагань був визначений склад команди від 8-го армійського корпусу на чемпіонат Збройних Сил України з багатоборства ВСК, який пройде в Житомирі.

БОРОТЬБА

Армійські борці привезли 7 медалей з Єревана та 2-ге командне місце



Днями у Єревані (Вірменія) завершився чемпіонат дружніх армій держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав з вільної боротьби. Участь у змаганнях брали армійці з 6 країн (Вірменії, Таджикистану, Білорусі, Росії, Казахстану та України). Збройні Сили України на змаганнях представляли 7 військовослужбовців у 7 вагових категоріях.

За результатами змагань, спортсмени команди майстрів з єдиноборств Центрального спортивного клубу ЗС України (старший тренер майор Андрій Парталян) вибороли 7 медалей (1 золото, 2 срібла, 4 бронзи). Так, золото у ваговій категорії до 84 кг виборов сержант Олег Білоцерківський. Срібло у вагових категоріях до 60 та 66 кг вибороли солдат-контрактник Микола Айвазян та прапорщик Євген Хавілов відповідно. У вагових категоріях до 55, 74, 96, 120 кг бронзові медалі вибороли солдат служби за контрактом Юрій Леденьов, прапорщик Віктор Бєлокопитний, солдат-контрактник Єгор Синіцин, В'ячеслав Музаєв відповідно.

Також збірна України виборола почесне 2 місце у загальнокомандному заліку та була нагороджена спеціальним кубком з рук міністра оборони Республіки Вірменія Сейрана Оганяна.

КРОС

До Дня Перемоги – зі спортивним настроєм

Початком літнього спортивного сезону в Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба стало проведення легкоатлетичного кросу, що був присвячений 68-й річниці Перемоги.

Проходив захід на лижній базі міста Харкова, що знаходиться у лісопарку, із залученням постійного складу університету та членів їх родин.

Організував та провів змагання виконуючий обов'язки начальника університету військовий льотчик 1 класу полковник Андрій Алимпієв. Він особисто взяв участь у легкоатлетичному кросі, показавши приклад підлеглим.

Святковий настрій та колорит спортивних змагань задавав військовий оркестр університету, що виконував композиції сучасного музичного жанру.

За результатами забігу відмічалися переможці у кожній віковій групі, а також було визначено кращий підрозділ вузу у змаганнях.

Відтак, у своїх вікових групах серед чоловіків переможцями стали полковники Юрій Стасєв, Андрій Лук'янчиков, капітани Андрій Литвин та Олександр Мусієнко. Серед жінок-військовослужбовців першість вибороли капітан Ірина Духно та прапорщик Олександра Іващенко. За результатами змагань кращим підрозділом було визначено Науковий центр Повітряних Сил.

На завершення заходу полковник Андрій Алимпієв привітав переможців та нагородив їх сувенірами та грамотами.

– Проведення подібних змагань вже стало доброю традицією в нашому університеті. Ми й надалі будемо намагатися організовувати спортивні свята із залученням усього особового складу, адже це сприятиме загартуванню та фізичному зміцненню військовослужбовців нашого навчального закладу, – наголосив офіцер.

Дмитро Чалий. м. Харків. Фото автора.

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Волейбольні баталії українських миротворців у Ліберії

Протягом чотирьох тижнів серед миротворців 56-го окремого вертолітного загону ЗС України Місії ООН у Ліберії, де командиром військовий льотчик 1 класу полковник Петро Пліс, проходив турнір з волейболу. У змаганнях взяли участь 5 команд. Спортивний захід проводився з метою пропаганди здорового способу життя, підвищення спортивної майстерності та залучення військовослужбовців до систематичних занять фізичною культурою і спортом.

– Вже довгий час волейбол є одним з улюблених та популярних видів активного відпочинку серед миротворців у вільний від виконання службових обов'язків час, – зазначив заступник командира загону підполковник Олександр Чаплінський. – Керівництвом загону було вирішено проводити змагання за круговою системою, яка допомагає не тільки найбільш точно виявити переможця, а й дозволяє визначити стан морально-вольової, фізичної та технічної підготовки гравців.

Кожна зустріч вирізнялася напруженою та захоплюючою боротьбою. Гравці продемонстрували гарну і цікаву гру, подарувавши задоволення вболівальникам. У запеклій боротьбі перемогу здобула команда інженерно-авіаційної служби, друге місце посіла команда управління, третє місце – за військовими пілотами та ротою аеродромно-технічного забезпечення. Звання найкращого нападника виборов старший прапорщик Юрій Олійник, а кращим "розігруючим" став молодший сержант Олександр Медведчук.

За підсумками змагання в урочистій обстановці учасників турніру нагородили грамотами, подарунками, а чемпіонів – перехідним Кубком турніру.

– Кращі гравці увійдуть до збірної загону по волейболу і незабаром зіграють товариські матчі з командою пакистанського контингенту, – розповів полковник Петро Пліс.

До речі, у загоні тривають змагання з інших ігрових та прикладних видів спорту.

Руслан Лінник.

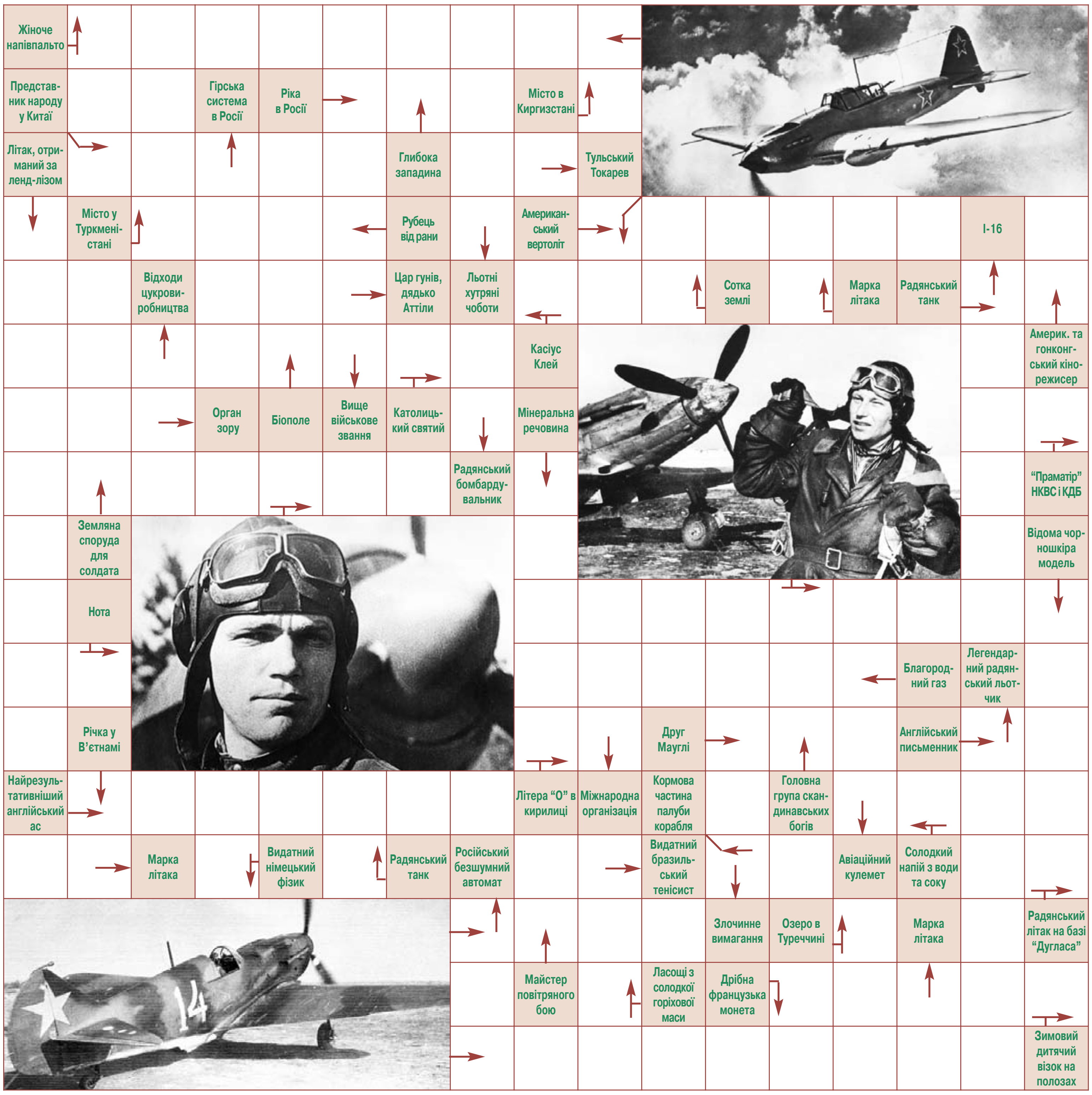
Сторінку підготував Олександр Олехнович.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються.
Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад 1309 Зам. №132216.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД У № 17-18

СУДОКУ

	9							6
				5			3	
		1	4			2		9
	6			1	2	9		
			3		7			
		8	6	4			5	
4		7			8	3		
	3			9				
9							6	

АВТОДРОМ

Достойний конкурент

ГАЗ-64 побудований на вкороченому шасі ГАЗ-61, має повний привід і був достойним конкурентом для мериканських позашляховиків “Bantam BRC-40”, “Willys MB” та “Ford GPW”. Дешевий чотирициліндровий двигун потужністю 50-52 к.с., зчеплення, чотириступінчаста коробка передач із більшим силовим діапазоном були запозичені у “полуторки” ГАЗ-ММ, на той час добре освоєна у виробництві, експлуатації й ремонті.

Творці ГАЗ-64 талановито й максимально ефективно використовували готові вузли й деталі вже існуючих автівок, адже навряд чи в інший спосіб можна було реалізувати поставлене урядом завдання щодо створення автомобіля у місячний термін. Автомобіль був створений за 51 день. Перший виїзд відбувся 25 березня. Складали машину на Горьковськоу автозаводі, побудованому за допомогою Генрі Форда. Спочатку їй навіть присвоїли індекс ГАЗ-64-416, на кшталт фордівської системи позначення виробів: перша цифра – номер шасі, друга – номер кузова. Це вже потім другу цифру відкинули.

Спеціально для ГАЗ-64 розроблені шини із грунтозацепами типу “розчленована ялинка” розміром 6,50-16”. Вони ставилися згодом на всі всюдиходи ГАЗ до 1958 року. Завдяки гумі прохідність у ГАЗ-64 була кращою ніж у конкурентів, особливо із причепом, на заболочених ділянках, підйомах, тощо. Це пояснювалося кращим зчепленням його шин із удалим малюнком протектора, меншим питомим тиском коліс на ґрунт, а також більш стійкою роботою нефорсованого, але дуже еластичного двигуна, що досягав на малих частотах обертання значного обертального моменту. По бездоріжжю на “газику” можна було рухатися на третій і навіть четвертої передачах без перемикання, під час якого машина, як правило, грузне. На вищій передачі ГАЗ-64 міг розганятися, починаючи зі швидкості всього 9 км/год – здатність, недоступна американським “джипам”.

ГАЗ-64 використовувався і як транспортний засіб піхоти (з короткочасним перевантаженням – до відділення бійців), і як швидкохідний арттягач.

Підготував Сергій Клименко. “Крила України”.

З ІСТОРІЇ

Польовій кухні – 110 років

Єдиний в Україні пам’ятник польовій кухні є на Вінниччині. Він встановлений у Брацлаві ще два роки тому, де, власне, і поховано винахідника цього армійського атрибута – офіцера ще царської армії Антона Турчановича. Сто десять років тому, у 1903-му, за одними відомостями у Жмеринці, за іншими – в Тульчині, Антон Турчанович виготовив “кухню-пекарню-кип’ятильню” на колесах, яка практично зразу стала на озброєння багатьох армій світу. І, попри свій “похилий вік”, вона досі є незамінним атрибутом армійського побуту у польових умовах.

Конкурс на розробку кухні, яка б відповідала певним технічним умовам, у царській армії був оголошений 1896 року. Відповідно до його умов, винахідники мали побудувати похідну кухню у двох варіантах: чотириколісну піхотно-артилерійську та звичну для нас – кавалерійську на 2-х колесах. До розробки кухні на колесах Турчанович приступив 1898-го. “Кухню-пекарню-кип’ятильню” Турчанович розробляв п’ять років і лише у 1908-му запатентував її як винахід.

За іронією долі, сам конструктор польової кухні помер від голоду в 1943 році під час німецької окупації.

До цього у польових умовах їжу готували на вогнищах, а важкі казани возили з собою підводами. Аби зварити обід з трьох страв для роти солдат, треба було кілька годин. Тому винахід, значимість якого важко недооцінити, значно полегшив завдання армійським кашоварам. Вона проста у користуванні, практично будь-яка страва готується не більше сорока хвилин після закипання води. Лише у царській армії та колишньому СРСР існувало близько десяти її модифікацій.

Підготував Сергій Клименко. “Крила України”.